



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

### Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

### About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



## Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

## Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

- + *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.
- + *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.
- + *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.
- + *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

## Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter <http://books.google.com> durchsuchen.







Germany. Law, Statutes, etc.

12-7

Die

# Verkehrs-Ordnung

für die

# Eisenbahnen Deutschlands

vom 15. November 1892

nebst

## Allgemeinen Zusatzbestimmungen

erläutert von

**Dr. jur. Georg Eger,**  
Regierungsrath.



**Hannover.**

**Selwing'sche Verlagsbuchhandlung.**  
1895.

h

11 307  
8.11  
E. 22

Germany, Law, Statutes, etc.

12<sup>-7</sup>

Die

# Verkehrs-Ordnung

für die

## Eisenbahnen Deutschlands

vom 15. November 1892

nebst

### Allgemeinen Zusatzbestimmungen

erläutert von

**Dr. jur. Georg Eger,**

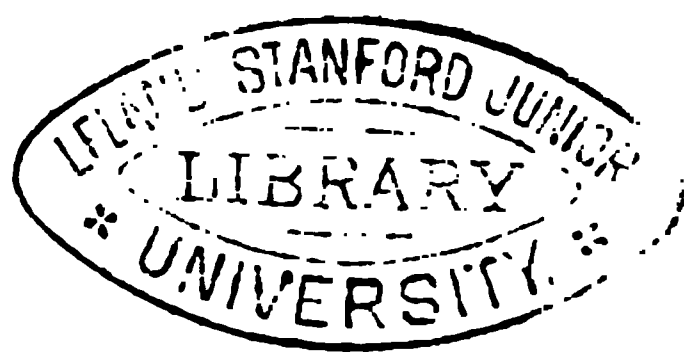
Regierungsrath.



**Hannover.**

**Selwing'sche Verlagsbuchhandlung.**

**1895.**



H. 5044.

# Vorwort.

---

Mit dem 1. Januar 1893 ist durch das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 für die Mehrzahl der europäischen Staaten (Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Rußland, Schweiz) ein einheitliches internationales Eisenbahnfrachtrecht in Kraft getreten. Die Einführung dieses einheitlichen Rechts, welches nur auf den externen Eisenbahnfrachtverkehr, d. h. auf die aus dem Gebiete eines Staates in das Gebiet eines anderen Staates übergehenden Transporte sich beschränkt, hat im Interesse des Verkehrs die Einführung möglichst übereinstimmender und gleicher Normen für den internen, d. h. den in den Grenzen eines Staatsgebietes sich bewegenden Eisenbahnfrachtverkehr der einzelnen Vertragsstaaten nothwendig gemacht.\*)

Demgemäß ist am 1. Januar 1893 auch für den internen Eisenbahnfrachtverkehr Deutschlands an Stelle des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 die Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 in Geltung gesetzt worden, deren Bestimmungen in Betreff der Beförderung von Gütern im Wesentlichen und soweit dies die obligatorischen Normen des deutschen Handelsgesetzbuchs irgend zuließen, dem internationalen Uebereinkommen

---

\*) Erläuterungen des Reichs-Eisenbahnamts am 2. Dezember 1892 (Nr. 11345), betreffend die Einführung der neuen Verkehrs-Ordnung zc.; v. d. Rehen, Die Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, in Goldschmidt's Zeitschr. f. d. ges. Hand.-Rechts. Bd. 41. S. 502.

Dem Kommentare ist ein genaues Inhaltsverzeichnis vorangeschickt und ein das ganze Werk umfassendes ausführliches Sachregister beigegeben.

Der Verfasser hofft, daß der solchergestalt bearbeitete Kommentar sich als ein nützliches Hülfsmittel für die Anwendung der neuen Verkehrs-Ordnung erweisen wird.

Dr. Eger.





# Inhalts-Verzeichniß.

	Seite
Vorwort . . . . .	III—V
Einleitung . . . . .	1—27
I. Die geschichtliche Entwicklung des deutschen Eisenbahntransportrechts. A. Bis zur Einführung des deutschen Handelsgesetzbuchs. S. 1—8. — B. Bis zum Erlass des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands. S. 8—12. — C. Bis zur Einführung der Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. S. 12—17.	
II. Die Rechtsgrundlagen des deutschen Eisenbahntransportrechts. A. Die gesetzlichen Grundlagen. S. 17—18. — B. Die regulatorischen Grundlagen. S. 18—27.	

## Die Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

I. Eingangsbestimmungen . . . . .	28—36
II. Allgemeine Bestimmungen . . . . .	36
§ 1. Pflichten der Eisenbahnbediensteten . . . . .	36—38
§ 2. Anordnungen der Bediensteten . . . . .	38—39
§ 3. Entscheidung der Streitigkeiten . . . . .	39
§ 4. Beschwerdeführung . . . . .	39—40
§ 5. Betreten der Bahnhöfe und der Bahn . . . . .	40—42
§ 6. Verpflichtung zum Transport . . . . .	42—46
§ 7. Transportpreise. Tarife . . . . .	46—53
§ 8. Zahlungsmittel . . . . .	53—54
§ 9. Haftung der Eisenbahn für ihre Leute. . . . .	54—56
III. Beförderung von Personen . . . . .	56
§ 10. Fahrpläne. Sonderfahrten. Abfahrtszeiten. . . . .	56—65
§ 11. Fahrpreise. Ermäßigung für Kinder. . . . .	65—74
§ 12. Inhalt der Fahrkarten. . . . .	74—78
§ 13. Lösung der Fahrkarten. . . . .	78—80
§ 14. Zurücknahme und Umtausch gelöster Fahrkarten . . . . .	80—83
§ 15. Warteräume . . . . .	83—84
§ 16. Ein- und Aussteigen. . . . .	84—87



	Seite
<b>VIII. Beförderung von Gütern . . . . .</b>	<b>209</b>
§ 49. Direkte Beförderung. . . . .	209—213
§ 50. Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände . . . . .	214—225
§ 51. Inhalt des Frachtbriefes . . . . .	225—243
§ 52. Form des Frachtbriefes . . . . .	243—251
§ 53. Haftung für die Angaben im Frachtbriefe. Bahnseitige Ermittlungen. Frachtzuschläge . . . . .	251—262
§ 54. Abschluß des Frachtvertrages . . . . .	262—272
§ 55. Vorläufige Einlagerung des Gutes . . . . .	273—276
§ 56. Auslieferung und Beförderung des Gutes. . . . .	277—291
§ 57. Beförderung in gedeckten oder in offenen Wagen. . . . .	291—294
§ 58. Verpackung und Bezeichnung des Gutes . . . . .	294—303
§ 59. Zoll-, Steuer-, Polizei- und statistische Vorschriften. . . . .	303—312
§ 60. Berechnung der Fracht. . . . .	313—317
§ 61. Zahlung der Fracht . . . . .	317—323
§ 62. Nachnahme. . . . .	323—331
§ 63. Lieferfrist . . . . .	331—341
§ 64. Verfügungsrecht des Absenders . . . . .	341—356
§ 65. Transporthindernisse. . . . .	357—361
§ 66. Ablieferung des Gutes. . . . .	361—370
§ 67. Annahme des Gutes durch den Empfänger . . . . .	370—373
§ 68. Verfahren bei Ablieferung des Gutes . . . . .	373—387
§ 69. Fristen für die Abnahme der nicht zugerollten Güter . . . . .	387—396
§ 70. Ablieferungshindernisse . . . . .	396—405
§ 71. Feststellung von Verlust und Beschädigung des Gutes seitens der Eisenbahn . . . . .	405—410
§ 72. Gerichtliche Feststellung von Ablieferungshindernissen, Verlust und Beschädigung . . . . .	411—412
§ 73. Aktivlegitimation. Reklamationen . . . . .	412—416
§ 74. Haftung mehrerer Eisenbahnen . . . . .	416—424
§ 75. Haftung für Verlust und Beschädigung im Allgemeinen . . . . .	424—438
§ 76. Beschränkung der Haftpflicht bezüglich des Bestimmungsortes . . . . .	438—441
§ 77. Beschränkung der Haftung bei besonderen Gefahren . . . . .	441—455
§ 78. Beschränkung der Haftpflicht bei Gewichtsverlusten . . . . .	455—460
§ 79. Vermuthung für den Verlust des Gutes . . . . .	460—461
§ 80. Höhe des Schadenersatzes bei Verlust des Gutes. . . . .	461—467
§ 81. Höhe des Schadenersatzes bei ermäßigten Ausnahmetarifen. . . . .	467—469
§ 82. Wiederauffinden des Gutes . . . . .	469—472
§ 83. Höhe des Schadenersatzes bei Beschädigung des Gutes . . . . .	472—474
§ 84. Deklaration des Interesses an der Lieferung . . . . .	474—478
§ 85. Höhe des Schadenersatzes für Verlust oder Beschädigung bei Deklaration des Interesses an der Lieferung . . . . .	478—480

	Seite
§ 86. Haftung für Versäumung der Lieferfrist . . . . .	480—483
§ 87. Höhe des Schadenersatzes bei Versäumung der Lieferfrist . . . . .	483—489
§ 88. Schadenersatz bei Arglist und grober Fahrlässigkeit .	489—492
§ 89. Ausschluß der Haftung . . . . .	492—495
§ 90. Erlöschen der Ansprüche nach Bezahlung der Fracht und Annahme des Gutes . . . . .	495—503
§ 91. Verjährung . . . . .	504—510
IX. Schlußbestimmung . . . . .	510—511
Anlage B. Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände (§ 50 B. 1. der Verkehrs-Ordnung) . .	512—560
Anlage C. Frachtbrief für gewöhnliches Frachtgut (§ 52 der Verkehrs-Ordnung) . . . . .	561
Anlage D. Frachtbrief für Eilgut (§ 52 der Verkehrs-Ordnung) .	562
Anlage E. Erklärung, betreffend das Anerkenntniß fehlender oder mangelhafter Verpackung (§ 58 der Verkehrs-Ordnung) . . .	563
Anlage F. Nachträgliche Anweisung (§ 64 der Verkehrs-Ordnung). .	564
Anlage G. Antrag auf nachträgliche Nachnahmebelastung (Zusatzbestimmung V zu § 64 der Verkehrs-Ordnung) . . . . .	565
Sachregister . . . . .	566—597

## Literatur.

---

### I. Hand- und Lehrbücher des Handelsrechts.

- Thöl, H., Das Handelsrecht in Verbindung mit dem allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch dargestellt, 1. Bd., 4. verm. Aufl., Göttingen 1862. — Die 5. Aufl. führt nur den Titel „Das Handelsrecht“. Leipzig 1875, 76.
- Goldschmidt, L., Handbuch des Handelsrechts, Bd. 1 Abth. 1, 2, Erlangen 1864, 1868; — Abth. 1 in 2. Aufl. Stuttgart 1875. — 3. Aufl. 1. Lief. 1891.
- Endemann, W., Das deutsche Handelsrecht. Heidelberg 1865, 2. Aufl. 1868, 3. Aufl. 1876, 4. Aufl. 1887.
- Sareis, C., Das deutsche Handelsrecht, 1. Aufl. Berlin 1879, 2. Aufl. 1884, 4. Aufl. 1892.
- Behrend, J. Fr., Lehrbuch des Handelsrechts. Berlin und Leipzig. Bd. 1. Lief. 1—5. 1886—1892.
- Kießer, Zur Revision des Handelsgesetzbuchs. Stuttgart 1887, 1889.
- Goldschmidt, L., System des Handelsrechts. 4. Aufl. Stuttgart 1892.
- Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts etc. 1888.

### II. Commentare zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch.

- Kräwel, H. v., Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch außer dem fünften Buch und das preuß. Einführungsgezet. Halle 1862.
- Makower, H., (und S. Meyer,) Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch nebst dem preuß. Einführungsgeetze. — Für den praktischen Gebrauch aus den Quellen erläutert. 11 Auflagen. Berlin 1862—1893.
- Roch, C. F., Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch, herausgegeben mit Kommentar in Anmerkungen. Berlin 1863. 2. Ausg. 1868.
- Hahn, Fr. v., Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuche, 2 Bde. Braunschweig 1862—67, Bd. 1 und Bd. 2 Lief. 1 und 2 in zweiter, 1871—76; Bd. 3 Lief. 1 in dritter Aufl. 1877, 1883; vierte Aufl. Bd. 1 Lief. 1 1894.



- Anschütz und v. Böldernndorff, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch mit Ausschluß des Seerechts, 3 Bde. Erlangen 1867 — 73. Abth. 2, 2. Aufl. 1885. — 2. Aufl. Bd. 1 Heft 1 bearbeitet v. Allfeld. 1894.
- Buchelt, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuche mit besonderer Berücksichtigung der Praxis des Reichsoberhandelsgerichts. Leipzig 1874, 2. Aufl. 1876. 3. Aufl. 1882—85. 4. Aufl. herausgegeben v. Förtsch 1892—94.
- Reyßner, G., Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch nach Rechtsprechung und Wissenschaft erläutert und herausgegeben. Stuttgart 1878 (Buch 1—4).
- Gareis und Fuchsberger, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch 1891.
- Staub, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuche. 2. Aufl. Berlin 1894.

### III. Hand- und Lehrbücher des Eisenbahnrechts.

- Roch, W., Deutschlands Eisenbahnen. Marburg 1858, 1860.
- Bessel und Rühlwetter, Das Preussische Eisenbahnrecht. Köln 1855, 1857.
- Beschorner, Das deutsche Eisenbahnrecht. Erlangen 1858.
- Endemann, Das Recht der Eisenbahnen 2c. Leipzig 1886.
- Schrötter, Das Preussische Eisenbahnrecht. Berlin 1883.
- Gleim, Das Recht der Eisenbahnen in Preußen. I. Berlin 1893.
- Eger, Handbuch des Preussischen Eisenbahnrechts. I. Breslau 1890.

### IV. Monographien über deutsches Eisenbahnfrachtrecht.

- Hillig, Das Frachtgeschäft der Eisenbahnen. Leipzig 1864.
- Roch, W., Das Eisenbahn-Transportrecht. Erlangen 1866.
- Wehrmann, Das Eisenbahn-Frachtgeschäft. Stuttgart 1880.
- Eger, Das deutsche Frachtrecht mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnfrachtrechts. 3 Bde. 1 Aufl. Berlin 1879, 1881, 1883. 2. Aufl. Berlin 1888, 1890, 1891.
- Epstein, Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Betriebs-Reglement mit Erläuterungen. Brünn 1872.
- Levin, Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Berlin 1872.
- Barusson-Jarociemicz, J., Das Eisenbahn-Transportgeschäft. Berlin 1874.
- Scheele, Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Berlin 1874.
- Rudbeschel, Kommentar zum Eisenbahn-Betriebs-Reglement. Weiden 1880; und Reglement der Eisenbahnen in Holzendorff's Rechtslexikon, Bd. 2.
- Rühlwetter, Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands. II. Abschnitt. Köln 1880.
- Fleß, Das Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Berlin 1886. Und über „Eisenbahntarife“ in v. Stengel's Wörterbuch I. S. 341—347.

- Ulrich, Das Eisenbahntarifwesen. Berlin und Leipzig 1886. Und „Eisenbahn-Betriebsreglement“ in v. Stengel's Wörterbuch I. S. 334 ff.
- Förster (Flister), Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Berlin 1886.
- Schott, Das gewöhnliche Transportgeschäft und das Transportgeschäft der Eisenbahnen in Endemann's Handbuch des deutschen Handels- u. Rechts. Bd. 3. Leipzig 1885. §§ 336—364. S. 289—530.
- Endemann, Die Rechtsgrundlagen des Eisenbahntransportgeschäfts. 1882. in Busch's Archiv. Bd. 42. S. 191—290.
- Goldschmidt, Handbuch I 2, 1. Aufl. § 65, 75 und „Ueber die vertragsmäßige Beschränkung der Ersaspflicht der Eisenbahnen“ im Archiv für civil. Praxis, Bd. 41 S. 406 f. Die Haftungspflicht der Eisenbahn im Güterverkehr, Zeitschr. für das ges. H.-R., Bd. 4 S. 569 f. (und die daselbst S. 569—584 cit. Literatur), Bd. 20 S. 606 ff.
- Wolff, Die Haftbarkeit des Frachtführers für Verlust und Beschädigung des Frachtgutes und seine Viberirung, bei Busch Bd. 19 S. 460 ff., Bd. 20 S. 392 f. und im Centr.-Org. Bd. 2 Nr. 46, 51.
- Krämel, v., Inwieweit haftet der Frachtführer für Verlust, insbesondere durch Diebstahl des Frachtguts? bei Busch Bd. 2 S. 425—443.
- Schlomka, Ueber die Haftung des Frachtführers bei äußerlich erkennbaren Mängeln der Verpackung, bei Busch Bd. 2 S. 443—445.
- Adermann, Zur Lehre vom Frachtgeschäft, Busch, Bd. 13 S. 437—440, Bd. 4 S. 406—410.
- Ruhn, C., Das Frachtgeschäft, Busch, Bd. 6 S. 366 ff., 375 ff.
- Roch, W., Eisenbahntransportrecht S. 21—40 und in der Zeitschr. für das ges. Hand.-Recht Bd. 10 Nr. 71.
- Goldschmidt, Das receptum nautarum, Zeitschr. für das ges. Hand.-Recht Bd. 3 S. 58 ff., 331 ff.
- Harber, Das receptum, Zeitschr. für Civilr. und Proz., bei v. Linde und Schulte, Bd. 18 S. 221 ff.
- Swoboda, Die rechtlichen Beziehungen des Frachtgeschäfts, Oesterr. Gerichtszeitung Bd. 15 Nr. 34, 35.
- Bretschneider, Ueber die Annahme des Frachtguts seitens des Adressaten, Bl. f. Rechtspf. in Thüringen, Bd. 9 S. 6—11.
- Hoffmann in Gruchot's Beiträgen zur Erl. u. Bd. II S. 412—480, 694—764, Bd. 13 S. 1—74.
- Rehner, Haftung der Eisenbahnen, bei Busch Bd. 10 S. 60 ff.
- Rosshirt, Ueber die Schadenersaspflicht der Eisenbahnverwaltungen, Arch. f. civil. Praxis, Bd. 44 S. 247—286.
- Grünhut, Studien zur Lehre von der Haftpflicht des Frachtführers. Die General-Reserve der Eisenbahnen, Aufsatz in D. Hand.-Bl. 1874 Nr. 13, 26.
- Zander, Recht des Empfängers auf innere Prüfung, D. G.-Z. 1866 Nr. 19.
- Weiß, Bemerk. zum receptum der Wirth, Arch. f. prakt. Rechtswissensch., N. F., Bd. 5 S. 337.

- Sinke, Ueber die Berechtigung der Eisenbahnen zu Beschränkungen ihrer Haftpflicht für Schäden, bei Busch Bd. 4 S. 428. Die Haftpflicht der Eisenbahn bei unentgeltlicher Rückbeförderung, Centr.-Org. II Nr. 46, 61.
- Otto, Ueber die Haftpflicht der Eisenbahnen. Das geltende Recht und die Autonomie der Verkehrsanstalten, Württemb. Arch. f. Recht und Rechtsw., Bd. 4 S. 83—130.
- Wetter, Die Haftpflicht der Eisenbahnen im Güterverkehr. Wiesbaden 1883.
- Beschorner, Von der Ersaspflicht der Eisenbahnen, Arch. f. civil. Praxis, Bd. 41 S. 393 f.
- Honigmann, Zur Interpretation des Art. 424 H.-G.-B., Zeitg. d. Ver. D. Eisenb.-Verw. 1864, Nr. 23. Ueber die Haftung der Eisenbahn f. ver- taushtes Reisegepäck. Busch, Arch. Bd. 8 S. 342 f.
- Rubarth, Die Lieferfristen der Eisenbahn, 1876 und die internationalen Liefer- fristen, 1880.
- Bering in Bruchot's Beitr., Bd. 21 S. 404—440.
- Lehen, v. d., Ueber den Begriff der Ablieferung, Zeitschr. f. d. ges. H.-R., Bd. 16 S. 86 f.
- Egner, Der Begriff der höheren Gewalt. Wien 1883.
- Hübner, Die Haftpflicht ex recepto. Leipzig 1884.
- Goldschmidt, Kritik v. Thöl's Hand.-R. Bd III. Zeitschr. f. d. ges. H.-R., Bd. 26 S. 606—613.
- Thöl, Handelsrechtl. Erörterungen, Eisenbahnrecht und anderes Frachtrecht. Göttingen 1882.
- Goldschmidt, Kritik und Antikritik. 23 angebliche Ungültigkeiten im Betr.- Regl. für die Eisenb. Deutschlands. Berlin 1883. (Zeitschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 28 S. 441—456.)
- Drilling, Nochmals die angeblichen Ungültigkeiten des Betr.-Reglements f. d. Eisenbahnen Deutschlands. Deuz 1885.
- Steinbach über Thöl handelsrechtliche Erörterungen in Grünhut's Zeitschrift f. Privat- u. öffentl. Recht Bd. 10 S. 199—224.
- Lehen, v. d., Die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. Novbr. 1892 in Goldschmidt's Zeitschr. f. d. ges. Hand.-Recht. Bd. 41. S. 501 ff.
- Schwab, Die Neuerungen im Eisenbahn-Betriebsreglement. Wien 1892.
- Buschmann, v., Das neue Eisenbahn-Betriebs-Reglement. Wien 1892.

#### V. Schreiben über das internationale Eisenbahnfrachtrecht.

- Schwab, Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Leipzig 1891.
- Lehen, v. d., Das Berner internationale Übereinkommen in Goldschmidt's Zeitschr. f. d. ges. Hand.-Recht. N. F. Bd. 24 S. 1 ff.
- Eger, Das internationale Übereinkommen. Textausgabe mit Anmerkungen. Breslau 1893. und Kommentar. Breslau 1894.
- Gerstner, Internationales Eisenbahn-Frachtrecht. Berlin 1893. und Text- ausgabe. Berlin 1892.

**Fuld**, Das internationale Übereinkommen zc. in Rastow u. Rünzel (Gruchot) Beitr. Bd. 34 S. 306 ff.

**Meili**, Internationale Eisenb.-Verträge und speziell die Berner Konvention. Hamburg 1887.

**Rosenthal**, Das internationale Eisenbahnfrachtrecht. Jena 1894.

## VI. Lehrbücher des deutschen Staats- und Verwaltungsrechts.

**Rönne**, v., Das Staatsrecht des deutschen Reichs, 2. Aufl. 1876/77.

**Laband**, Das Staatsrecht des Deutschen Reichs, 2. Aufl. 2 Bde. Freiburg 1888, 1891.

**Mohl**, R. v., Das Deutsche Reichsstaatsrecht. Tübingen 1873.

**Meyer**, G., Lehrbuch des Deutschen Staatsrechts. 2. Aufl. Leipzig 1885.

**v. Stein**, L., Handbuch der Verwaltungslehre und des Verwaltungsrechts, Stuttgart 1870, S. 208 f. — Handbuch der Verwaltungslehre, 2. Aufl., Stuttgart 1876, S. 402 f.

**Grotefend**, Das Deutsche Staatsrecht der Gegenwart. §§ 182, 183.

**Meyer**, G., Art. „Eisenbahngesetzgebung“ in v. Holzendorff's Rechtslexikon, I. S. 663 ff.

**Hiersemenzel**, Die Verfassung des Nordb. Bundes, Berlin 1867, S. 116 ff.

**Thudichum**, Verfassungsrecht des Nordb. Bundes u. d. Deutschen Zollvereins, Tübingen 1870, S. 344 ff.

**Gerber**, v., Grundzüge eines Systems des Deutschen Staatsrechts, 2. Aufl., Leipzig 1869, 3. Aufl. 1880.

**Seydel**, Kommentar zur Verf.-Urk. für das Deutsche Reich, Würzburg 1873, S. 69 f., 188 f.

**Rösler**, Lehrbuch des Deutschen Verw.-R., I. 2. § 419 ff., S. 431 ff.

**Riedel**, Reichs-Verfassungs-Urkunde 1871.

**Fischer** in v. Holzendorff's Jahrb., Bd. I S. 412 f., II S. 211 f., IV S. 421 f.

**Hänel**, Die organisatorische Entwicklung der Deutschen Reichsverfassung, Leipzig 1880, und Deutsches Staatsrecht. Bd. I. 1892.

**Jorn**, das Staatsrecht des Deutschen Reichs. Berlin 1880, 1883.

**Kirchenheim**, v., Lehrbuch des Deutschen Staatsrechts. Stuttgart 1887.

**Schulze**, Lehrbuch des Deutschen Staatsrechts. 1881. 1886.

**Brönig**, Verwaltung der Preussischen Staatseisenbahnen. Breslau. 1890. 1892.

## VII. Zeitschriften.

**Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht**; herausgegeben von L. Goldschmidt, B. Laband u. a. (seit 1853 bis zur Gegenwart 42 Bände.)

**Archiv für Theorie und Praxis des allgemeinen deutschen Handelsrechts**, herausgegeben von F. W. Busch. Leipzig, von Bd. 29 an Berlin, seit 1862.

**Centralorgan für den D. Handelsstand**. Redacteur G. Löhr. Köln 1862—64, 3 Bde. Als neue Folge hiervon Centralorgan für das D. Handels- und Wechselrecht, herausgegeben von G. Löhr, seit Bd. 6 von W. Hartmann. Elberfeld 1865—73. 9 Bde. (Geschlossen.)

Hirth und Sehdel, Annalen des Deutschen Reichs.

Rassow und Rünzel (Gruchot), Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts.

Rohler und Ring, Archiv für bürgerliches Recht mit Einschluß des Handelsrechts seit 1888.

Laband und Stöck, Archiv für öffentl. Recht seit 1886.

Grünhut, Zeitschrift für Privat- und öffentliches Recht der Gegenwart.

Böhm, Zeitschrift für internationales Privat- und Strafrecht.

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport, Bern 2c. seit 1893.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Leipzig — später Berlin seit 1861.

Preussisches Eisenbahn-Verordnungsblatt, seit 1878, herausgegeben im Preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Preussisches Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin seit 1878, herausgegeben im Preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

### VIII. Sammlungen von Entscheidungen.

Entscheidungen des Preuß. Ober-Tribunals.

Striethorst, Archiv für Rechtsfälle.

Seuffert, Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten.

Abler und Clemens, Sammlung von (Oesterreich.) Entscheidungen zum H.-G.-B.

Entscheidungen des Bundes- bezw. Reichs-Oberhandelsgerichts.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Civil- und Strafsachen.

Braun und Blum, Annalen des Reichsgerichts.

Bolze, Praxis des Reichsgerichts in Civilsachen. Leipzig bisher 18 Bde.

Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen Deutscher, Oesterreichischer und Ungarischer Gerichte, sowie des Centralamts für den internationalen Eisenbahntransport. Berlin seit 1885.

Röll, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen. Wien seit 1888.

Epstein, Oberstgerichtliche Entscheidungen in Eisenbahnsachen. Wien 1879.

Zohow und Rünzel, Entscheidungen des Kammergerichts.

Baierische Entscheidungen in drei Sammlungen: a) Sammlung handelsgerichtlicher Entscheidungen seit Einführung des A. D. H.-G.-B.'s, herausgegeben von D. v. Bölderndorff. 2 Bde. Erlangen 1865, 67. b) Sammlung wichtiger Entscheidungen des I. baier. Handels-Appellationsgerichts. 3 Bde. Erlangen 1868—70. c) Sammlung von Entscheidungen des obersten Gerichtshofs für Baiern in Gegenständen des Handels- und Wechselrechts, sowie von wichtigen Entscheidungen der I. baierischen Handels-Appellationsgerichte. Erlangen seit 1873.

## Abkürzungen.

---

**Abf. = Absatz.**

**Abschn. = Abschnitt.**

**Allg. Abf.-Vorschr. = Allgemeine Abfertigungs-Vorschriften**

**Allg. Zus.-Best. = Allgemeine Zusatzbestimmungen.**

**Anw. = Anweisung.**

**Ausf.-Best. = Ausführungs-Bestimmung.**

**Bahn-Ord. = Bahn-Ordnung.**

**Beschl. = Beschluß.**

**Bes. Zus.-Best. = Besondere Zusatz-Bestimmungen.**

**Best. = Bestimmung.**

**Betr.-Regl. = Betriebs-Reglement.**

**Centr.-Bl. f. d. D. R. = Centralblatt für das Deutsche Reich.**

**Cirk.-Erl. = Cirkular-Erlaß.**

**Civ.-Proz.-Ord. = Civil-Prozeß-Ordnung.**

**E.-B.-Bl. = Eisenbahn-Verordnungs-Blatt.**

**Entsch. = Entscheidung.**

**Entw. = Entwurf.**

**Erl. = Erlaß.**

**Ges. = Gesetz.**

**G.-G. = Gesetz-Sammlung.**

**Ger.-Verf.-Ges. = Gerichts-Verfassungs-Gesetz.**

**H.-G.-B. = Handels-Gesetz-Buch.**

**Min. = Minister.**

**Mot. = Motive.**

**R.-Anz. = Reichs-Anzeiger.**

**R.-E.-B.-A. = Reichs-Eisenbahn-Amt.**

**Reichsger. = Reichsgericht.**

**Reichsgef. = Reichsgesetz.**

**R.-G.-Bl. = Reichs-Gesetz-Blatt.**

**R.-O.-H.-G. = Reichs-Ober-Handelsgericht.**

**St.-G.-B. = Straf-Gesetzbuch.**

**Verf. = Verfügung.**

**Verord. = Verordnung.**

**Zeit. d. Ver. D. E.-B. = Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**

---





# **E i n l e i t u n g.**

---

Für das Verständnis der neuen Verkehrs-Ordnung vom 15. November 1892, deren Erläuterung den Gegenstand des vorliegenden Kommentars bildet, bedarf es einer — wenn auch nur kurzen — Darstellung der geschichtlichen Entwicklung des deutschen Eisenbahntransportrechts sowie der Rechtsgrundlagen, auf welchen dasselbe beruht.

## **I.**

### **Die geschichtliche Entwicklung.**

#### **A. Bis zur Einführung des deutschen Handelsgesetzbuchs.**

Vor Einführung des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs waren die Eisenbahnen, wie alle anderen Frachtführer, lediglich den allgemeinen Normen der einzelnen deutschen Landesrechte über das Frachtgeschäft unterworfen. Es kann dahingestellt bleiben, ob und inwieweit in diesen Rechten die Grundsätze der locatio conductio oder des receptum hierbei vorherrschten. Soviel steht fest, daß nach beiden Systemen alle Frachtführer, mithin auch die Eisenbahnen zur vertragsmäßigen Abänderung der landesgesetzlichen Normen uneingeschränkt befugt waren.

Die Eisenbahnen machten von dieser Befugnis, insbesondere hinsichtlich ihrer Haftpflicht für Verlust, Beschädigung und Verspätung einen umfassenden Gebrauch und zwar in einer der Natur ihres Transportbetriebes entsprechenden eigentümlichen Form.

Der Transportbetrieb der Eisenbahnen nahm nämlich von vornherein einen so bedeutenden Umfang an, daß sich bei der großen Zahl täglich abzuschließender Frachtverträge alsbald die Unmöglichkeit herausstellte, mit jedem einzelnen Absender sämtliche Bedingungen des Frachtvertrages speziell zu vereinbaren. Wenngleich gewisse der Natur der Sache nach spezielle und konkrete Bestandteile des Frachtvertrages (wie Bezeichnung des Guts, Gewichts, der Fracht, Namen des Absenders und Empfängers, Versand- und Bestimmungsort u.) der Natur der Sache nach der Feststellung im Einzelfalle überlassen bleiben mußten, so wurde es doch notwendig, für die überwiegende Anzahl der — der Erfahrung nach — bei allen derartigen Frachtverträgen übereinstimmend und in gleicher Weise wiederkehrenden generellen Bedingungen (Haftpflicht, Entschädigung, Lieferfrist, Annahme und Ablieferung u.) gleichmäßige Normen zu bilden, welche dazu bestimmt waren, die schwierigen und zeitraubenden Einzelvereinbarungen zu erübrigen.<sup>1)</sup>

So entstanden die Eisenbahn-Betriebsreglements, d. h. die Normativbedingungen, welche die Eisenbahnverwaltungen als die gleichmäßige Grundlage aller von ihnen abzuschließenden Frachtverträge hinstellten und unter denen sie sich zum Abschlusse derselben bereit erklärten. In diesen Reglements gaben die Eisenbahnverwaltungen kund, unter welchen Bedingungen sie Frachtverträge abschließen wollten, was *lex contractus* für jeden sein sollte, der mit ihnen Frachtverträge einzugehen beabsichtigte.<sup>2)</sup>

Anfänglich publizierte jede Eisenbahnverwaltung für ihren Bezirk ein solches Reglement (Lokal- oder Spezialreglement), welches die Transportbedingungen für diejenigen Frachtverträge, die lediglich innerhalb ihres eigenen Bezirks zum Abschlusse und zur Ausführung kamen, normierte. Als aber der Verkehr größere Dimensionen annahm und Transporte nach den Bereichen sich einander anschließender Bahnen häufiger wurden, vereinigten sich mehrere solcher

1) Entsch. des deutsch. Reichsger. v. 8. Dezbr. 1883, Bd. 13 S. 77.

2) Vergl. Goldschmidt, Zeitschr. für das ges. Handelsr. Bd. 4 S. 594, Bd. 28 S. 457, W. Koch, Bd. 8 S. 406, Bd. 10 S. 70, Endemann, H.-R. S. 223, Rechtsgrundl. des Eisenb.-Transp. in Busch's Arch. Bd. 42 S. 196, 221, R. d. E. S. 510, Buchelt II. S. 451, 558, 559, v. Sahn II. S. 692-695, Thöl III. § 49, Laband, Staatsrecht II. S. 89, 90, 365, 366, 373-377, Schott § 253 S. 466, Ulrich a. a. O. S. 334 i., Entsch. d. R.-E.-G. vom 30. Nov. 1875, Bd. 19 S. 181, d. Reichsger. v. 6. März 1886, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4, S. 424 und 11. Februar 1867 eod. Bd. 5 S. 249.

Bahnen zu sog. Verbänden und stellten für diejenigen Frachtverträge, welche den Transport über ihre gemeinschaftlichen Bahnstrecken zum Gegenstande hatten (Verbandsverkehr), gemeinsame sog. Verbandsreglements auf. Mit der Entstehung umfassender Eisenbahnlinien, mit der Ausdehnung der Transporte nach den verschiedensten Bahngebieten Deutschlands und der angrenzenden Länder trat endlich das Bedürfnis allgemeiner, für den Transport auf sämtlichen deutschen und mit diesen im engen Verkehre stehenden außerdeutschen Bahnen gültiger Reglements hervor, und diese sind durch den im Jahre 1847 gegründeten Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen sowohl für den Güter- wie für den Personen- und Gepäckverkehr in Gestalt von Vereinsreglements geschaffen worden.<sup>3)</sup>

Lagen nun aber auch die großen Vortheile klar zu Tage, welche die Aufstellung gleichmäßiger und einheitlicher Transportbedingungen für die Frachtverträge sämtlicher deutschen und zahlreicher außerdeutschen Eisenbahnen auf den Verkehr ausübten, so machten sich doch auch zugleich gewichtige Gründe gegen die unbeschränkte Autonomie der Eisenbahnverwaltungen und demnach für eine gesetzliche Regelung des bestehenden Rechtszustandes geltend. Es zeigte sich, daß zwischen den gewöhnlichen Frachtführern und den Eisenbahnen prinzipielle Unterschiede bestanden, welche es für die Dauer unthunlich erscheinen ließen, beide Kategorien nach gleichen gesetzlichen Normen zu behandeln.

Diese Unterschiede beruhten vornehmlich auf der durch Konzessionen und Privilegien geförderten besonderen Machtstellung der Eisenbahnen. Sie besaßen ein wenn auch nicht ausdrücklich verliehenes, so doch faktisch wirkendes Transportmonopol, welches ihnen bei Abschließung von Frachtverträgen ein Übergewicht verlieh bezw. sie in den Stand setzte, ihre Mitkontrahenten zur anstandslosen Annahme der eisenbahnseitig vorgeschriebenen Transport-Bedingungen zu zwingen.<sup>4)</sup> Die

3) W. Koch, Deutschl. Eisenb. II. § 2, Wehrmann S. 12, 13, Thöl, S.-R. III. § 48 u. Antikrit. S. 30—35, Goldschmidt in f. Zeitschr. f. S.-R. Bd. 26 S. 608, 609, Bd. 28 S. 446—448, Endemann, Rechtsgrundl. S. 196, 197, 256 ff., R. d. Eisenb. S. 510, 511, Schott § 353 S. 466 f., Ulrich a. a. O. S. 334, Fied S. 346 f.

4) v. Sahn II. S. 690, Endemann, Rechtsgrundl. S. 198, 215, R. der Eisenb. S. 511, Goldschmidt, Zeitschr. f. S.-R. IV. S. 607 f., 642 f., Koch eod. VIII. S. 408, Schott § 355, S. 485.

Eisenbahnen befanden sich rechtlich in der Lage, ihr Monopol dem Publikum gegenüber durch Verweigerung des Transports, Auferlegung lästiger Transport-Bedingungen, wie vornehmlich gänzliche Ausschließung oder weitgehende Beschränkung der Haftpflicht, Begünstigung eines Absenders vor dem anderen u. zu mißbrauchen.

Durch die Stärkung der Aufsichtsbefugnisse des Staates im Wege der staatsrechtlichen Gesetzgebung allein ließ sich dieser überwiegenden Machtstellung der Eisenbahnen in privatrechtlicher Beziehung nicht begegnen. Vielmehr erschien es zur Herstellung des Gleichgewichts zwischen den Eisenbahnen und ihren Mitkontrahenten bei der Eingehung von Transportverträgen geboten, hier — wo eine so nahe Berührung des öffentlichen und privaten Rechts und Interesses stattfindet — einige dieser Befugnisse in das Privatrecht hinüberzuleiten, d. h. zugleich zu privaten Rechten eines jeden Einzelnen zu machen, derartig, daß ein jeder, ohne Inanspruchnahme der Staatsaufsichtsgewalt eine zivilrechtlich verfolgbare Forderung bezw. einen Schadensersatzanspruch in denjenigen Fällen erlangt, in welchen ihn die Eisenbahnen durch Verletzung der ihnen im öffentlichen Interesse auferlegten Verpflichtungen geschädigt haben. Und dieser Weg ist in der deutschen Handelsgesetzgebung beschritten worden.

In den vor Einführung des deutschen Handelsgesetzbuchs erlassenen Spezial- und Verbandsreglements, wie auch in dem für alle Eisenbahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen gültigen Vereins-Güterreglement vom 1. Dezember 1856 und Vereins-Personen- u. Reglement vom 1. Juli 1859 tritt unverkennbar die Neigung der Eisenbahnen hervor, zu ihrem Vorteil den in den Landesrechten begründeten Umfang ihrer Haftpflicht, vornehmlich in Bezug auf die Beweislast, möglichst einzuschränken, so daß insbesondere der Handelsstand, welcher sich aus den bereits dargelegten Gründen jenen Reglements fügen mußte, die lebhaftesten Beschwerden dagegen erhob und gesetzliche Abhilfe durch Einschränkung der Autonomie der Eisenbahnen im Wege der Gesetzgebung begehrte.

In dem den Nürnberger Beratungen zu Grunde liegenden Preussischen Entwurfe eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs hatte diese Forderung keine Berücksichtigung gefunden. Der Entwurf erklärte lediglich in seinem Art. 326 (Abs. 1) die Bestimmungen des Titels vom Frachtgeschäft auch auf Eisenbahnen für anwendbar, ohne deren Ver-

tragssfreiheit nach irgend welcher Richtung hin einzuschränken. (Motive S. 177, 178.)

Aber bereits in I. Lesung (Prot. S. 827—830) wurde der Antrag gestellt, einen Zusatzartikel anzunehmen, durch welchen Verträge über Abänderung der gesetzlichen Haftpflicht der Frachtführer für unverbindlich erklärt wurden. Wenngleich dieser Antrag seiner Fassung nach ausnahmslos alle Frachtführer betraf, so wurde doch in der Begründung alsbald hervorgehoben, daß er ganz besonders die Eisenbahnen im Auge habe, welche durch Reglements die gesetzliche Haftpflicht abzulehnen oder doch erheblich einzuschränken vermöchten. Da sie nun ein faktisches Monopol für den Gütertransport hätten, indem vielfachen Erfahrungen zufolge neben ihnen keine Konkurrenz anderer Frachtunternehmungen bestehen könne, da sonach jeder, der ein Gut zu transportiren habe, mit ihnen kontrahieren müsse, so verstoße es gegen die guten Sitten, daß sich die Inhaber solcher faktischen Monopole eine geringere Haftbarkeit stipulirten, als andere Frachtführer.

In II. Lesung (Prot. 1230—1232) erhielt die Absicht, durch diese Bestimmung vornehmlich die Autonomie der Eisenbahnen zu beschränken, einen weit prägnanteren Ausdruck. Es wurde nämlich der Vorschlag gemacht, den gewöhnlichen Frachtführer und die Post als diejenige Staatsanstalt auszunehmen, deren Verhältnisse auf besonderen Einrichtungen beruhten, zum Teil sogar mit Staatsverträgen im Zusammenhange ständen, somit einer Änderung nicht leicht unterworfen werden könnten, und deshalb zu dem bezüglichen Art. 376 des Entwurfs zweiter Lesung folgender Zusatz (als Abs. 2) proponirt und angenommen:

„Die Bestimmung hat auf den gewöhnlichen Fuhrmann und die Post keine Anwendung“,  
so daß nunmehr, wenn auch nicht mit ausdrücklichen Worten, die durch Art. 376 verordnete Beschränkung der Vertragsfreiheit sich lediglich auf die Eisenbahnen bezog.

Die deutschen Eisenbahnverwaltungen fühlten sich hierdurch aufs äußerste beschwert. Nach Veröffentlichung des Entwurfs der II. Lesung überreichte daher der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen den deutschen Bundesregierungen unterm 12. Dezember 1859 eine Denkschrift, in welcher bezüglich des Eisenbahnverkehrs von rechtlichen und praktischen Gesichtspunkten aus gegen den Titel „Vom Frachtgeschäft“



eine Reihe schwerwiegender Bedenken erhoben wurde, und zwar nicht nur gegen die generelle Beschränkung ihrer Vertragsfreiheit, sondern auch gegen eine Anzahl einzelner Bestimmungen. Dem Entwurfe wurde insbesondere entgegengehalten, daß er die eigentümliche Natur und das Wesen des Eisenbahnbetriebs zu wenig berücksichtige, und der Antrag auf Aufrechterhaltung der Autonomie der Eisenbahnen und Revision des Titels des H.-G.-B.'s vom Frachtgeschäft in Bezug auf den Eisenbahnverkehr gestellt. Auch wurde von der Kommission des Vereins unterm 25. Januar 1860 eine Reihe von formulierten Abänderungsvorschriften zum Entwurfe II. Lesung des H.-G.-B.'s eingebracht. Diese Anträge und Vorschläge veranlaßten sowohl bei den Regierungen mannigfache Verhandlungen als bei dem Kaufmannsstande lebhaftere Gegenäußerungen, welche eine gänzliche oder doch teilweise Beschränkung der Autonomie der Eisenbahnen zum Gegenstande hatten. (Vgl. Prot. zum H.-G.-B. S. 4671, 6472.)

In III. Lesung fanden die Anträge des Vereins insofern Berücksichtigung, als in Anerkennung derselben von mehreren Regierungen Abänderungsanträge gestellt bezw. eine Revision des Titels auf Grund der von den Eisenbahnverwaltungen geltend gemachten Bedenken beantragt wurde. (Monit. Nr. 425, 426, 449—456, Prot. S. 4700—4702, 5120—5124). Diese Anträge hatten eine nochmalige eingehende Beratung des in Rede stehenden Titels zur Folge und führten dazu, daß — abgesehen von der Abänderung einzelner Bestimmungen des ersten Abschnittes — diesem noch ein zweiter speziell das Eisenbahnfrachtgeschäft betreffender Abschnitt beigelegt wurde, welcher 1) die in II. Lesung angenommene gänzliche Beseitigung der Autonomie der Eisenbahnen wieder aufhob und dieselbe nur insoweit einschränkte, als dies nach den bisherigen Erfahrungen im Interesse des Handels und Verkehrs und zur Wahrung des freien Vertragswillens der mit den Eisenbahnen Kontrahirenden erforderlich erschien (Art. 423 ff. H.-G.-B.: Grundsatz der Beschränkung der Vertragsfreiheit), zugleich aber als weitere im öffentlichen Interesse notwendige Beschränkungen einführte: 2) die Verpflichtung der Eisenbahnen, die bei ihnen nachgesuchte Eingehung von Frachtgeschäften für ihre Bahnstrecken unter gesetzlich bestimmten Voraussetzungen nicht zu verweigern (Art. 422 Abs. 1 und 2: Grundsatz der Transportpflicht); 3) in Ansehung der Zeit der Beförderung keinen Absender vor dem anderen zu begünstigen (Art. 422 Abs. 3: Grundsatz der Gleichstellung der Absender).

Der Abschnitt „Von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere“ bildete fortan die gesetzliche Basis der Eisenbahn-Betriebsreglements. Zwar befriedigten die darin gegebenen Festsetzungen sowohl die Handeltreibenden wie die Eisenbahnen nur halb, indem die einen die Eisenbahnautonomie für zu wenig, die anderen für zu sehr beschränkt hielten. Indes darf nicht verkannt werden, daß es sich hierbei um die Entscheidung über diametral entgegenstehende Meinungen und Interessen auf einem damals noch wenig bekannten Gebiete handelte, daß der fragliche Abschnitt somit den Charakter eines Kompromisses trägt und, wie die Erfahrung lehrte, im wesentlichen die richtige Mitte getroffen hat. Denn einerseits war der Eingriff in ihre Vertragsfreiheit — über welchen sich die Bahnen beklagten — in der That nur die Wiederherstellung der Vertragsfreiheit ihrer Mitkontrahenten gegen die Wirkungen des Eisenbahnmonopols.<sup>5)</sup> Andererseits sprachen gewichtige Gründe dafür, den Bahnen die Befugnis zur vertragsmäßigen Beschränkung der Haftpflicht nicht gänzlich zu entziehen bezw. nicht in höherem Grade, als dies zur Paralyfierung ihres Monopols erforderlich erschien. Da sie der äußerst strengen Haftpflicht des receptum unterworfen wurden, d. h. nicht nur für ihre Leute und Transportmittel, sondern auch selbst für den Zufall bis zur Grenze der höheren Gewalt eintreten mußten, da sie ferner in Rücksicht auf ihr Monopol im Gegensatz zum gewöhnlichen Frachtführer zur Übernahme des seiner Natur nach besonders gefährlichen Transports gesetzlich verpflichtet sein sollten, so entsprach es dem Rechte und der Billigkeit, ihnen die vertragsmäßige Beschränkung der Haftpflicht insoweit zu gestatten, als der Versender freiwillig zur Erlangung billigerer Transportpreise auf die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen (z. B. Verpackung, Begleitung, Bedeckung) oder Funktionen der Bahnorgane (z. B. Auf- und Abladen) verzichtet und sich gewissermaßen mit einer geringeren Diligenz der Bahn begnügt, oder Güter zur Beförderung aufgibt, die sich nach ihrer eigentümlichen Beschaffenheit (zerbrechliche, verderbliche Waren, lebende Tiere) zum Bahntransport nicht eignen. Die Verneinung dieser Befugnis erschien durch das Monopol nicht begründet und würde mit der Erhöhung des Risikos auch notwendig zu einer Erhöhung der Trans-

---

5) Vgl. Fied in Goldschmidts Zeitschr. f. d. ges. Hand.-Recht Bd. 19 Anlageheft S. 68.

portpreise geführt, mithin den auf möglichste Minderung derselben gerichteten Verkehrsinteressen und der Freiheit der Absender, gewisse Gefahren selbst zu übernehmen, widersprochen haben.<sup>6)</sup>

Das H.=G.=B. hat hiernach den richtigen Mittelweg eingeschlagen, d. h. prinzipiell zwar die vertragsmäßige Beschränkung der Haftpflicht den Bahnen verboten (Art. 423), aber ausnahmsweise für gewisse — durch Bedürfnisse und Erfahrung festgestellte — Fälle gestattet (Art. 424—431).<sup>7)</sup>

## **B. Von der Einführung des deutschen Handelsgesetzbuchs bis zum Erlass des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands.**

Durch die Einführung des deutschen Handelsgesetzbuchs in Deutschland und Österreich und die wesentlichen Abänderungen, welche infolgedessen sowohl das Frachtrecht im allgemeinen in Bezug auf die Rechte und Pflichten des Frachtführers (Art. 390—421), wie das Eisenbahnfrachtrecht im besonderen (Art. 422—431) erfuhren, wurde nicht nur eine Umgestaltung der in den einzelnen Bundesstaaten erlassenen staatlichen Betriebs-Reglements sowie der Verbands- und Lokal-Reglements, sondern auch die Bildung eines neuen, den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs entsprechenden Vereins-Güterreglements und die Umgestaltung der die Haftpflicht beim Gepäcktransport betreffenden Bestimmungen des Vereinspersonen- u. Reglements erforderlich. Demgemäß wurde ein neues Vereins-Güterreglement für sämtliche Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen eingeführt und zugleich mit dem neu redigirten Uebereinkommen als „Reglement für den Vereins-Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 1. März 1865“ publizirt.<sup>8)</sup> Hand in Hand damit erfolgte die Einführung eines neuen „Vereinsreglements für den Personen- u. Verkehr auf den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 1. März 1865“.<sup>9)</sup> In den Jahren

---

6) Reichsger. vom 11. Febr. 1888, Eisenbahn-Entsch. Bd. 6 S. 118, 119 und Kommissionsbericht des Preuß. Herrenhauses vom 22. Mai 1861.

7) Vgl. v. Sahn II. S. 691, 692, Buchelt II. S. 552, Endemann, Rechtsgrundl. S. 199, 200, Anichütz und v. Böldernsdorff III. S. 466, 467.

8) Preuß. Min.-Bl. d. i. B. 1865 S. 261 f.

9) Preuß. Min.-Bl. d. i. B. 1865 S. 251 f.

1865—70 haben diese Vereinsreglements nur unerhebliche Abänderungen erfahren. Erst die Verfassung des Norddeutschen Bundes vom 26. Juli 1867 und später die Verfassung des Deutschen Reiches vom 16. April 1871 riefen auf diesem Gebiete eine lebhaftere Bewegung und Umgestaltung hervor.

Die Verfassung überwieß in Art. 4 Nr. 8 der Beaufsichtigung seitens des Bundes (bez. Reiches) und der Gesetzgebung desselben „das Eisenbahnwesen (in Bayern vorbehältlich der Bestimmung im Art. 46) im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs“ und in weiterer Ausführung dieser Fundamentalbestimmung verordnete Art. 45 der Verfassung:

„daß dem Reiche die Kontrolle über das Tarifwesen zusteht und dasselbe namentlich dahinwirken wird, daß baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden“.

Auf Grund dieser Verfassungs-Bestimmungen nahm der norddeutsche Bund (bzw. später das Reich) nicht nur die Pflicht, sondern auch das Recht für sich in Anspruch, im Rahmen des zum Bundes- bzw. Reichsgesetz erklärten deutschen Handelsgesetzbuchs ein einheitliches Betriebsreglement für sämtliche Eisenbahnen im norddeutschen Bunde — mittelst Bekanntmachung vom 10. Juni 1870 — einzuführen.<sup>10)</sup> Zwar waren einheitliche Betriebsreglements für die Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen durch den Verein für den Güter- und Personen-Verkehr erst wenige Jahre vorher eingeführt worden. Indes beruhte diese einheitliche Regelung doch nur auf der freien Vereinbarung der zu jenem Vereine gehörigen Eisenbahnen und konnte durch Kündigung seitens jeder einzelnen Bahn gestört werden. Aus diesem Grunde war die obligatorische Einführung eines einheitlichen Betriebsreglements von Bundes- bzw. Reichswegen

---

10) Über die kontroverse Frage, ob dem Deutschen Reiche durch Art. 4 Nr. 8 und Art. 7 in Verbindung mit den Art. 42—45 der Reichsverfassung ein derartiges Recht unmittelbar verliehen ist, sowie über die Rechtsnatur des so eingeführten Reglements s. Laband, Staatsrecht d. Deutsch. Reiches, 2. Aufl., Bd. II, S. 124—127, Hänel, Deutsch. Staatsrecht, Bd. I, S. 645, Endemann, Rechtsgrundl. S. 202, 223 ff. R. d. Eisenb. S. 511—515, Ihöl III, § 49. Buchelt II, S. 558—560, v. Sahn, II, S. 694, 695, Eger, Preuß. Eisenbahnr. Bd. I, § 13, S. 61 ff. Ulrich, S. 336. Entsch. d. R.-C.-G., Bd. II, S. 255, Bd. 6, S. 276, Bd. 8 S. 28, Bd. 19 S. 184, Bd. 21 S. 60 u. d. Reichsger., Bd. 15 S. 156.



hinzu, daß, um die Herbeiführung einer durch die engen Verkehrsbeziehungen Deutschlands und Österreich-Ungarns gebotenen, thunlichsten Übereinstimmung in den Betriebsreglementen beider Reiche vorzubereiten, eine eingehende Revision des deutschen Reglements als eine dringende Notwendigkeit sich herausstellte. Das deutsche Reichskanzleramt ließ demgemäß unter Inanspruchnahme des Reichseisenbahnamts und des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen einen neuen Entwurf ausarbeiten. Dieser Entwurf wurde von Kommissarien beider Regierungen weiteren Verhandlungen unterzogen, als das Ergebnis einer Vereinbarung zwischen den Zentralbehörden beider Reiche in wesentlich übereinstimmendem Wortlaute angenommen und für Deutschland als „Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874“<sup>14)</sup>, für Österreich und Ungarn als „Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen der im Reichsrath vertretenen Königreiche und Länder (bezw. der Länder der Ungarischen Krone) vom 10. Juni 1874“<sup>15)</sup> — beide mit Gültigkeit vom 1. Juli 1874 — publiziert. Auch Bayern hat das deutsche Reglement vom 1. Juli 1874 für seine Eisenbahnen eingeführt.

Durch das Inkrafttreten des deutschen und des österreich-ungarischen Betriebsreglements von 1874 wurden viele Bestimmungen des Vereinsreglements hinfällig, und es trat daher die Notwendigkeit einer umfassenden Änderung desselben dringend hervor. Aus den Beratungen des Vereins ging das „Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, gültig vom 1. Juni 1876, hervor. Gleichzeitig publizierte der Verein ein entsprechend abgeändertes „Übereinkommen zum Betriebsreglement des Vereins.“ In den folgenden Jahren wurde den gewonnenen Erfahrungen gemäß sowohl das deutsche Reglement vom 11. Mai 1874 wie auch das österreichisch-ungarische Reglement vom 10. Juni 1874 allmählich durch mannigfache Änderungen und Ergänzungen weiter ausgebaut.<sup>16)</sup> — Dementsprechend wurde auch das Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und das zugehörige Übereinkommen durch zahlreiche Nachträge und neue Ausgaben mit den in dem deutschen und österreich-ungarischen Betriebsreglement eingetretenen Modifikationen und Ergänzungen fortgesetzt

14) Centr.-Bl. f. d. Deutsche Reich 1874 Nr. 21 S. 179.

15) Oesterr. R.-G.-Bl. 1874 Stück XXVI Nr. 75.

16) Bd. I, § 13, S. 65.

im Einklange erhalten.<sup>17)</sup> Ferner wurden auch von anderen Eisenbahnverbänden, wie von einzelnen Bahnen, besonders in den Tarifen, zusätzliche Bestimmungen zum Betriebsreglement erlassen, woraus — nach der Einführung eines einheitlichen Tarifsystems — die wichtigsten im deutschen Eisenbahngütertarif, Teil I, als allgemeine Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement zusammengefaßt worden und für sämtliche deutsche Eisenbahnen gültig publiziert worden sind.<sup>17a)</sup>

### C. Von der Einführung des Betriebs-Reglements bis zur Einführung der Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Wie die bisherige Entwicklung des Eisenbahn-Transportrechts zeigt, genügte die Einführung einheitlicher Normen innerhalb eines Staatsgebietes dem Verkehrsbedürfnisse nicht. Der gemeinsame Verkehr der Bahnen des In- und Auslandes drängte unaufhaltsam und unabweisbar zu einer internationalen Regelung dieses Rechtsgebietes. Die Einführung übereinstimmender Betriebsreglements in Deutschland und Österreich-Ungarn, sowie die Ausdehnung des Vereins-Betriebsreglements über beide Staatsgebiete hinaus auf die Bahnen Belgiens, Hollands, Luxemburgs waren für dieses Bedürfnis nicht ausreichend. Die Übereinstimmung des deutschen und österreichisch-ungarischen Betriebsreglements auf der Grundlage des gemeinsamen deutschen Handelsgesetzbuchs hatte zwar wesentliche Erleichterungen im beiderseitigen Verkehre zur Folge. Aber diese Reglements hatten immerhin doch nur bindende Kraft für das eigene Staatsgebiet, nicht für den internationalen Verkehr von Land zu Land. Und das Vereins-Betriebsreglement schuf, wenngleich internationaler Natur, doch lediglich ein auf den freiwilligen Vereinbarungen der beteiligten Vereinsbahnen

---

17) Neue Ausgaben traten 1881, 1885 und 1889 in Geltung.

17a) Hierzu sind die Allgemeinen Abfertigungsvorschriften des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes getreten, welche am 1. Oktober 1891 eingeführt wurden (Krönig II. S. 271), und im ganzen Bereiche des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes Geltung haben, soweit sie nicht durch Zusatzbestimmungen außer Kraft gesetzt oder abgeändert sind. Sie finden auf den Verkehr sämtlicher Eisenbahnen Deutschlands, wie auch auf den internationalen Verkehr dieser Bahnen Anwendung, sofern nicht für den letzteren besondere Bestimmungen getroffen sind.



beruhendes und daher jederzeit kündbares Vertragsrecht. Auch reichte das Geltungsgebiet des Vereinsreglements nicht weit genug. Denn der Eisenbahnverkehr nahm allmählich unter der Mehrheit der europäischen Kontinentalstaaten so außerordentliche Dimensionen an, daß in demselben Maße, wie im Post- und Telegraphenverkehre, die Einführung internationaler Rechtsnormen für alle beteiligten Staaten zu einem dringenden und unabweisbaren Bedürfnisse wurde.

Je mehr aber der internationale Eisenbahnverkehr zunahm, je fühlbarer wurde die Rechtsunsicherheit, unter welcher die sämtlichen Transportinteressenten — die Absender, Empfänger und Eisenbahn-Verwaltungen — durch die Verschiedenheit der Eisenbahnfrachtrechte der einzelnen Staaten litten. Am meisten wurde durch diesen Übelstand infolge ihrer natürlichen Lage inmitten von vier großen Staaten die Schweiz betroffen und von ihr ging daher auch zuerst der Vorschlag aus, im Wege eines völkerrechtlichen Übereinkommens ein internationales Eisenbahnfrachtrecht für die Staaten des europäischen Kontinents einzuführen, welches für den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr in den wesentlichsten Beziehungen einheitliche, für jeden der beteiligten Staaten mit Gesetzeskraft verordnete Rechtsnormen schaffen sollte. Dieser Schritt der Schweiz war von Erfolg begleitet. Nachdem der Schweizer Bundesrat die Anregung zu einer internationalen Vereinbarung gegeben und die Mehrzahl der europäischen Hauptstaaten diesem Vorschlage zugestimmt hatte, wurde auf Grund von Vorarbeiten, welche teils von der Schweiz, teils von Deutschland ausgingen,<sup>18)</sup> zu Bern in drei Konferenzen (13. Mai bis 4. Juni 1878; — 19. September bis 10. Oktober 1881; — 5. bis 17. Juli 1886) das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von den Delegierten der Vertragsstaaten

---

18) I. Entwurf der Schweiz (auf der Grundlage der schweiz. Eisenbahntransportrechts) aus dem Jahre 1876 unter dem Titel: Vorläufiger Entwurf für eine Vereinbarung über den internat. Eisenbahnfrachtverkehr. II. Gegenentwurf veröffentlicht von G. Eger (auf der Grundlage des deutschen Hand.-Gef.-Buchs und Betriebs-Reglements) aus dem Jahre 1877 unter dem Titel: „Die Einführung eines internat. Eisenbahnfrachtrechts“ und im wesentlichen daran anschließend: III. Entwurf der deutschen Regierung, (gleichfalls unter Zugrundelegung des deutschen Hand.-Gef.-Buchs und Betriebs-Reglements) aus dem Jahre 1878 unter dem Titel: Entwurf eines Vertrages über den internat. Eisenbahnfrachtverkehr, aufgestellt von deutschen Kommissarien.



Übereinkommen und insoweit vorgenommen,<sup>21)</sup> als die obligatorischen Normen des deutschen Handelsgesetzbuchs dies irgend zuließen.<sup>22)</sup> So entstand die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892,<sup>23)</sup> welche mit Gültigkeit vom 1. Januar 1893 an die Stelle des bisherigen Betriebsreglements vom 11. Mai 1874 getreten ist. Zugleich haben die Eingangs- und allgemeinen Bestimmungen sowie der Abschnitt II des letzteren, betr. die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren, eine vollständige Umarbeitung unter Berücksichtigung einerseits der neuen internationalen Normen, anderseits der bestehenden Tarifvorschriften sowie das Ganze eine anderweite Einteilung<sup>24)</sup> erfahren derartig, daß die Verkehrsordnung an Stelle der 3 Abschnitte des Betriebsreglements in 9 Abschnitte zerfällt und — wenngleich aus diesem hervorgegangen und auf dem Handelsgesetzbuche beruhend — nach Form und Inhalt als eine im wesentlichen neue Ordnung der Eisenbahntransportbedingungen sich darstellt. Hierzu sind, vornehm-

21) Im Einvernehmen mit Österreich-Ungarn.

22) Wesentliche Verschiedenheiten zeigen sich vornehmlich in Betreff des Pfandrechts, für welches, abweichend vom Art. 21 des internationalen Übereinkommens, nach Art. 409 des D. H.-G.-B. bzw. der deutschen Verkehrsordnung das dreitägige Folgerecht bestehen bleibt, ferner in der Bemessung des Schadenersatzes bei Verlust v. Art. 396 D. H.-G.-B. u. § 80 deutsch. Verk.-Ordnung: gemeiner Handelswert bzw. gemeiner Wert am Orte der Ablieferung — Art. 34 intern. Übereinkommen: am Versandorte), sodann in Betreff der Verjährungsnormen (Art. 386, 408 H.-G.-B. u. § 91 deutsche Verk.-Ordn. — Art. 45, 46 internat. Übereinkommen) und a. a. O. In Österreich u. Ungarn sind derartige Verschiedenheiten dadurch beseitigt, daß ein speziell zu diesem Zwecke erlassenes Gesetz vom 27. Oktober 1892 bzw. (österreich. R.-G.-Bl. Nr. 187) entsprechende Abweichungen vom Handelsgesetzbuch behufs Durchführung des internat. Übereinkommens gestattet und hiervon bei Einführung des neuen österreichischen u. ungar. Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892 (österreich. R.-G.-Bl. Nr. 207) Gebrauch gemacht ist. Auf diese Weise ist das für den internen Verkehr geltende österr. u. ungar. Betriebsreglement mit dem internationalen Übereinkommen in vollen Einklang gesetzt.

23) R.-G.-Bl. 1892, Nr. 41, S. 923. v. d. Leyen in Goldschmidt's Zeitschr. f. d. ges. H.-R. N. F. Bd. 26. S. 501 ff.

24) Abschn. I. Eingangs-Bestimmungen, II. Allgemeine Bestimmungen, III. Beförderung von Personen, IV. Beförderung von Reisegepäck, V. Beförderung von Frachtgut, VI. Beförderung von Leichen, VII. Beförderung von lebenden Tieren, VIII. Beförderung von Gütern, IX. Schlußbestimmung.

lich insoweit die Verkehrs-Ordnung Sonderbestimmungen zuläßt bezw. auf solche verweist, die von der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen beschlossenen allgemeinen Zusatzbestimmungen<sup>25)</sup> getreten und ferner die allgemeinen Abfertigungs-Vorschriften,<sup>26)</sup> welchen sich besondere Zusatzbestimmungen der einzelnen Staats- und Privatbahnverwaltungen ergänzend anschließen.<sup>27)</sup> Der Rechtszustand hat sich daher für die Eisenbahnen Deutschlands und damit auch Preußens vom 1. Januar 1893 an so gestaltet, daß für den internen Verkehr die Verkehrsordnung, für den externen Verkehr der dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterworfenen Bahnen dieses Übereinkommen in Anwendung zu bringen ist, und zwar für diejenigen Bahnen, welche dem Vereine deutscher Eisenbahn-Verwaltungen oder sonstigen internationalen Verbänden angehören, nach Maßgabe des Vereins-Betriebsreglements oder der sonstigen Verbandsreglements. Für Bahnen, welche dem internationalen Übereinkommen nicht unterworfen sind, bleiben die internen Rechte bezw. die auf Grund derselben getroffenen Vereinbarungen maßgebend.

## II.

### Die Rechtsgrundlagen.

Aus der vorangehenden Entwicklungsgeschichte des Eisenbahntransportrechts ergibt sich, daß die Rechtsgrundlagen desselben teils gesetzlicher, teils reglementarischer Natur sind.

#### A. Die gesetzlichen Grundlagen.

Was zunächst die gesetzlichen Grundlagen anlangt, so ist zwischen Personen- und Gütertransport zu unterscheiden.

1. Der Personenbeförderungsvertrag ist kein Frachtgeschäft im Sinne des Handelsgesetzbuches, denn er ist durch Art. 390 desselben von der Anwendung der Abschnitte über das Frachtgeschäft im allgemeinen und das Eisenbahnfrachtgeschäft im besonderen<sup>28)</sup> aus-

25) Krönig I, S. 316; neu herausgegeben am 1. April 1894.

26) Beschlossen und weiter fortgebildet vom deutschen Verkehrsverbände. Krönig II, S. 271.

27) Die besonderen Zusatzbestimmungen der Preuß. Staatseisenbahnen sind neu herausgegeben unterm 1. April 1894.

28) Tit. 5. Buch 4, H.-G.-B.

Eger, Verkehrs-Ordnung f. d. Eisenbahnen Deutschlands.

geschlossen. Wohl aber charakterisiert er sich im Großbetriebe gemäß Art. 272 Abs. 2 Ziff. 3 l. c. als Handelsgeschäft.<sup>29)</sup> Da das Handelsgesetzbuch besondere Bestimmungen über den Personenbeförderungsvertrag nicht enthält, so ist er als Handelsgeschäft zunächst nach den Handelsgebräuchen und in deren Ermangelung nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte zu beurteilen<sup>30)</sup> d. h. lediglich nach den bezüglich der landesgesetzlichen Regeln der loc. cond. operis, des Werkverdingungsvertrages. Diese setzen aber den Frachtführern bezw. den Eisenbahnen in Betreff der Abänderung durch Vertrag oder Reglement keine Schranken.

2. Der Güterbeförderungsvertrag hat dagegen durch das Handelsgesetzbuch eine besondere Regelung erfahren. Er ist daher nicht nur als Handelsgeschäft den allgemeinen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs über Handelsgeschäfte, sondern auch den besonderen Bestimmungen desselben über das Frachtgeschäft unterworfen. Die letzteren zerfallen in solche, welche das Frachtgeschäft überhaupt betreffen (Art. 390—421 H.-G.-B.), und in solche, die sich speziell auf das Frachtgeschäft der Eisenbahnen beziehen (Art. 422—431 H.-G.-B.). Während die ersteren dispositiver Natur (jus dispositivum) sind, derartig, daß sie den Frachtführern gestatten, ihren Verträgen auch einen anderen Inhalt zu geben, haben die auf das Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere bezüglich Vorschriften obligatorischen Charakter (jus cogens), d. h. sie schließen Verträge von abweichendem Inhalte aus. Abgesehen hiervon besitzen die Eisenbahnen die gleiche Vertragsfreiheit in Bezug auf die Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Rechts und des Handelsgesetzbuchs, wie andere Frachtführer.

## B. Die reglementarischen Grundlagen.

B. Die reglementarischen Grundlagen bestehen teils in den von Reichswegen eingeführten Bestimmungen der Verkehrsordnung<sup>31)</sup> für die Eisenbahnen Deutschlands, welche — wie oben

29) Schott S. 460, 461, Endemann, Rechtsgrundl. S. 219, 220 und Recht d. Eisenb. S. 672.

30) Art. 1 H.-G.-B., Schott S. 461, Endemann, Rechtsgrundl. S. 219, 220 Recht d. Eisenb. S. 509, 514, 515.

31) Verf.-Ordn. Eingangsbestimmungen, Abs. 1.

§. 15. 16 dargestellt — thunlichst den Normen des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr angepaßt sind, teils in den von den Eisenbahnen selbst in Ergänzung der Verkehrsordnung in Form von Verbands-Reglements (bezw. -Bestimmungen) oder Lokal-Reglements (bezw. -Bestimmungen) aufgestellten Normen.<sup>31a)</sup>

Für die rechtliche Bedeutung dieser reglementarischen Grundlagen kommen eine Reihe wichtiger Momente in Betracht, in erster Linie ihr Rechtsnatur, sodann die Art ihrer Publikation, der Unterwerfung unter dieselben, ihre Rechtsgültigkeit und ihr Verhältnis zu einander.

### 1. Rechtsnatur.

a) Die Bestimmungen der vom Bundesrat für sämtliche Eisenbahnen Deutschlands erlassenen Verkehrsordnung sind weder Gesetz noch gesetzvertretende Verordnung,<sup>32)</sup> sondern haben den Rechtscharakter von Verwaltungsvorschriften, welche zur Herbeiführung gleichmäßiger Frachtvertragsnormen in den vom Handelsgesetzbuch gezogenen Grenzen den Eisenbahnverwaltungen einheitlich diejenigen Vertrags-Bedingungen vorschreiben,<sup>33)</sup> welche sie den Absendern zu stellen haben, derartig, daß den Eisenbahnen neben diesen Bedingungen nur der selbständige Erlass solcher Spezialbestimmungen zusteht, welche den Festsetzungen der Verkehrsordnung nicht widersprechen, dieselben vielmehr nur ergänzen. Die Vertragsfreiheit der Eisenbahnen hat durch die Verkehrsordnung somit eine weitere, noch über die Beschränkungen des Handelsgesetzbuchs hinausgehende Beschränkung erfahren, indem ihnen in den Grenzen des Handelsgesetzbuchs von Reichswegen durch den Bundesrat formuliert diejenigen

31a) VerL.-Ordn. Eingangsbestimmungen Abs. 2 u. 3.

32) Laband, Staatsrecht, 2. Anh., Bd. II, S. 126, 127. v. Sahn, S. 694, 695. Buchelt, S. 451; 558—560. Eger, Preuß. Eisenbahnr. Bd. I, § 13, S. 60 ff. Wehrmann, § 2. Thöl, III, § 49, S. 90, 91. Rudbeschel, S. 7. Endemann, Handelzr., S. 223 ff.; R. d. Eisenb., § 109, S. 511, 515; Rechtsgrundl. S. 221 f., 202. Goldschmidt in seiner Zeitschrift, XXVIII, S. 457, Entsch. d. R.-O.-S.-G., XIX, S. 184, und des Reichsgerichts in d. Eisenbahnrechtl. Entsch., Bd. 4, S. 424, Bd. 5, S. 249. Anderer Meinung: Schott, S. 464, 465. v. Rönne, D. St.-R. II, 1, § 100, S. 321, 322, Note 6.

33) Ueber die Frage, ob hierzu der Bundesrat oder die einzelnen Staaten kompetent sind, vgl. Eger, Preuß. Eisenbahnr. Bd. I, S. 61; II, S. 259, Laband, Deutsch. Staatsrecht, II, S. 127.

Bedingungen vorgeschrieben sind, welche sie dem Publikum als Grundlage für den Abschluß von Frachtverträgen anzubieten haben.<sup>34)</sup> Dieses Moment, welches den Vertragswillen des einen Kontrahenten beeinflußt und normiert und daher für den Eisenbahnfrachtvertrag charakteristisch ist, ändert jedoch an sich die rein privatrechtliche Natur und Rechtswirkung desselben nicht, weil die Vorschrift nur an die Eisenbahnen, nicht auch an das Publikum gerichtet ist und sich weder als Gesetz, noch als Norm des öffentlichen Rechts darstellt. Vielmehr werden die staatlich vorgeschriebenen Bedingungen dadurch, daß der Frachtvertrag auf Grund derselben abgeschlossen wird, zu integrierenden, privatrechtlichen Normen und Bestandteilen des Frachtvertrages und sind lediglich als solche zu beurteilen. Sie kommen daher in jedem einzelnen Falle nicht kraft des gesetzgeberischen Willens der Reichs- bezw. Staatsgewalt, sondern kraft des Willens der Vertragsschließenden, mithin nicht als Rechtsnormen, sondern als Vertragsbestimmungen in Anwendung.<sup>35)</sup>

Daraus ergeben sich folgende Konsequenzen: 1. Bestimmungen der Verkehrsordnung, welche gegen die gesetzlichen Grundlagen — insbesondere gegen den Inhalt der Art. 422—431 des Handelsgesetzbuchs — verstoßen, sind ungültig.<sup>36)</sup> 2. Die unrichtige Anwendung oder Auslegung der Verkehrsordnung ist nicht Gesetzesverletzung.<sup>37)</sup> 3. Ansprüche, die sich unmittelbar auf die Verkehrsordnung stützen,

34) „Verwaltungsbefehl“ an die Eisenbahnen: v. Sahn, II, S. 694. Laband, II, S. 127. Endemann, Rechtsgrdl. S. 226, 228 f., R. d. E. S. 515, 518. Reichsgericht: Eisenbahnrechtl. Entsch., Bd. 4, S. 427, Bd. 5, S. 249.

35) Entsch. d. Reichsger. 6. März 1886, Eisenbahnrechtl. Entsch., Bd. 4, S. 424, 427, 428.

36) Thöl, III, S. 90, Endemann, Rechtsgrundl., S. 234, 235, R. d. Eisenb., S. 516, 521, v. Sahn, II, S. 694, Buchelt, II, S. 658, 690, Goldschmidt in seiner Zeitschr., Bd. 26, S. 610 f. Derartige Ungültigkeiten sind in Betreff mehrerer Bestimmungen des bisherigen Betriebsreglements angenommen worden. Die bezüglichen Fragen sind kontrovers (s. hierüber ausführlich Eger, Deutsch. Frachtrecht, 2. Aufl., Bd. III, S. 164, 165).

37) Sie unterliegt daher nicht der Kritik des Nichtigkeitsrichters, d. h. auf eine Verletzung der Normen der Verk.-Ord. kann das Rechtsmittel der Revision (§ 511 Deutsche R.-Civ.-Proz.-Ordn., § 12 Einf.-Ges.) nicht gestützt werden. Entsch. d. R.-O.-S.-G. Bd. 6, S. 175, Bd. 19, S. 186, 187, und d. Reichsgerichts Bd. 10, S. 105, 107; Thöl, III, § 49, S. 91; Endemann, Rechtsgrundl., S. 235, 236, 245; R. d. Eisenb., S. 516, 520; A. M. Schott, S. 465, Schwankend Buchelt, II, S. 559, und v. Sahn, III, S. 695.

sind nicht gesetzliche, sondern vertragmäßige Ansprüche.<sup>38)</sup> 4. Reglements bzw. Spezial-Bestimmungen einzelner Eisenbahn-Verwaltungen oder Verbände, sowie spezielle Vertragsklauseln und Bedingungen, die mit der Verkehrsordnung im Widerspruch stehen, sind nur dann rechtlich ungültig, wenn sie zugleich gegen die Gesetze, insbesondere das Handelsgesetzbuch (Art. 423) verstoßen. Ist das letztere nicht der Fall, so sind sie an sich rechtsgültig, aber sie dürfen nicht zur Anwendung gebracht werden, insoweit durch ausdrückliche oder stillschweigende Bezugnahme im Frachtvertrage (bzw. Frachtbriefe) auf die Verkehrsordnung (Eingangsbestimmungen Abs. 3) vereinbart ist, daß derartige Spezialbestimmungen neben derselben nur Geltung haben, wenn sie in die bezüglichen veröffentlichten Tarife aufgenommen sind und die Bestimmungen der Verkehrsordnung nur ergänzen. Es ist alsdann das Verhältnis aller besonderen Reglements zu der Verkehrsordnung für den Fall widerstreitender Bestimmungen vereinbart. Überdies kann aber die betreffende Eisenbahnverwaltung, weil sie durch die Aufstellung derartiger der Verkehrsordnung widersprechender Spezialbestimmungen gegen eine öffentliche Verwaltungsvorschrift verstößt, im Beschwerde- bzw. Aufsichtswege zur Verantwortung gezogen werden.<sup>39)</sup> 5. Die Verkehrsordnung ist nur dann für den Eisenbahn-Frachtvertrag nicht maßgebend, wenn die Nichtanwendung derselben ausdrücklich vereinbart ist oder wenn auf dieselbe nicht Bezug genommen ist und die Absicht der Parteien erweislich ist, die Verk.-Ord. nicht als Vertragsnorm gelten zu lassen; in diesen Fällen ist der Vertrag gültig und nach Art. 422—431 des Handelsgesetzbuchs zu beurteilen. Doch kann die Eisenbahnverwaltung für die Verletzung der allgemeinen Verwaltungsvorschriften im Beschwerde- bzw. Aufsichtswege verantwortlich gemacht werden.<sup>40)</sup> 6. Ein Irrtum über die Bestimmungen

38) Entsch. d. R.-D.-S.-G., Bd. 19, S. 184, Bd. 20, S. 406; Laband, Deutsch. Staatsrecht, 2. Aufl., Bd. I, § 58, S. 610, 611 und Anm. 5; Endemann, Rechtsgrundl., S. 247, Anm. 58; A. M. Schott, S. 465 und Anm. 16.

39) Im wesentlichen richtig Thöl, III, § 49, S. 92, 93. Vgl. noch Laband, Staatsr., II, S. 374, Note 2, und Endemann, Rechtsgrundl., §§ 262, 267, 268, welcher jedoch das Moment der Vereinbarung außer acht läßt. A. M. Schott, S. 465 und Anm. 17.

40) Thöl, III, § 49, S. 95; Endemann, Rechtsgrundl., S. 238, 267, 268, R. d. Eisenb., S. 516, 521; Laband, Staatsr., II, S. 127, Note 1. A. M. Schott, S. 465 und Anm. 18.



der Verkehrsordnung involviert nicht einen Rechtsirrtum, sondern lediglich einen Irrtum über Vertragsbedingungen.<sup>41)</sup>

b) Die Verbands-Reglements (oder Spezialbestimmungen der Eisenbahnverbände) haben zwar nicht die Natur öffentlicher Verwaltungsvorschriften, sondern beruhen lediglich auf der privaten, freiwilligen Vereinbarung der Verbandsbahnen. Dieselben sind nicht durch öffentlichen Verwaltungsbefehl gezwungen, das Verbands-Reglement zur Anwendung zu bringen, sondern haben sich freiwillig durch Verbands-Vertrag und Beschluß dazu verpflichtet.<sup>42)</sup> Sie können das Reglement daher auf demselben Wege wieder außer Kraft setzen. Abgesehen hiervon ist aber die privatrechtliche Wirkung hinsichtlich der auf Grund eines Verbands-Reglements abgeschlossenen Frachtverträge eine gleiche. So lange dasselbe ordnungsmäßig publiziert und nicht außer Kraft gesetzt ist, haben nicht nur die Verbandsbahnen im Verhältnis untereinander das vertragsmäßige Recht, die Anwendung desselben zu verlangen, sondern auch das Publikum,<sup>43)</sup> und es gelten hierbei mut. mut. die nämlichen Grundsätze, welche vorstehend für die Rechtswirkung der Verkehrsordnung aufgestellt sind. Doch ist zu berücksichtigen, daß im Verhältnis zur Verkehrsordnung die Verbands-Reglements nur als Sonderbestimmungen der Eisenbahn-Verwaltungen im Sinne der Eingangs-Bestimmungen zur Verkehrsordnung gelten. Darnach dürfen derartige Bestimmungen die Verkehrsordnung nur ergänzen, mithin den Normen derselben nicht widersprechen. Die Aufnahme günstigerer Bedingungen, als derjenigen der Verkehrsordnung, sind hiernach zulässig, mit Ausnahme der Bestimmungen, welche im Interesse der öffentlichen Ordnung und Sicherheit erlassen und mithin polizeilicher Natur sind. Denn günstigere Bedingungen widersprechen der Verkehrsordnung begrifflich nicht. Sie fügen den Normen derselben nur ein Mehr, aber nichts Widersprechendes hinzu.<sup>44)</sup> Es ist ferner durch die Verkehrsordnung vorgeschrieben, daß

41) Endemann, Rechtsgrundl., S. 247, R. d. Eisenb., S. 516, Entsch. d. R.-E.-G., Bd. 13, S. 304. A. M. Schott, S. 466.

42) Endemann, Rechtsgrundl., S. 268, R. d. Eisenb., S. 517.

43) Endemann, Rechtsgrundl., S. 246, 247.

44) Doch dürfen derartige Bestimmungen nur ergänzenden Charakter haben, d. h. nur neben den Bestimmungen der Verkehrsordnung eingeführt werden, so daß der Bestand und die Grundlage derselben nicht modifiziert, verringert oder beeinträchtigt wird, mithin die günstigeren Bestimmungen das Mehr bilden, welches die allgemeinen Bestimmungen der Verkehrsordnung

Bestimmungen der Eisenbahn-Verwaltungen, welche dieselbe ergänzen, nur mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde zulässig sind. Abweichende Bestimmungen können nur für Bahnen untergeordneter Bedeutung oder in Fällen, wo dies durch die Eigenart der Betriebsverhältnisse bedingt erscheint, von der Landes-Aufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes bewilligt werden.<sup>45)</sup> Auch bedürfen alle ergänzenden und abweichenden Bestimmungen zu ihrer Gültigkeit der Aufnahme in die veröffentlichten Tarife. Die Genehmigung muß aus der Veröffentlichung zu ersehen sein.<sup>46)</sup> Stehen Bestimmungen der Verbands-Reglements mit Bestimmungen der Verkehrsordnung im Widerspruch, so greifen die oben Ziff. 4 S. 21 erörterten Grundsätze Platz.

c) Die Lokal-Reglements (oder Spezial-Bestimmungen einzelner Eisenbahn-Verwaltungen) unterscheiden sich von den Verbands-Reglements zwar dadurch, daß sie nicht auf der Vereinbarung mehrerer Eisenbahnen, sondern auf der autonomen EntschlieÙung einzelner Bahnen beruhen und mithin einseitig auf gleichem Wege wieder aufgehoben werden können. Abgesehen aber von diesem Momente ist die Rechtsnatur und Rechtswirkung dieser Reglements dieselbe, wie die der Verbands-Reglements, so daß die vorerörterten Grundsätze auch hier zur Anwendung kommen.

## 2. Publikation.

Nach Vorstehendem stellen weder die Verkehrsordnung, noch die Verbands- und Lokal-Reglements Rechtsnormen bezw. Gesetze oder Rechtsverordnungen, sondern lediglich tatsächliche Bestimmungen,

---

als das Weniger in sich schließt, also nicht statt oder im Widerspruch mit derselben und ohne jede Beschränkung der dem Publikum durch die Verkehrsordnung gewährten Vorteile. Auch dürfen diese Vorteile nicht irgendwie aus dem Grunde verringert werden, weil als Äquivalent dafür andere, vielleicht größere Vorteile gewährt werden sollen. Es darf also z. B. nicht eine erhöhte Haftpflicht für Verlust oder Beschädigung unter der Bedingung stipuliert werden, daß das Verfügungsrecht des Absenders eine Beschränkung erfährt oder die Lieferzeit verlängert wird. Die Annahme, daß unter „ergänzenden“ Bestimmungen günstigere, als die des Übereinkommens nicht zu verstehen seien, erscheint unbegründet und steht mit der analogen einleitenden Vorschrift des bisherigen Betriebsreglements nicht im Einklang.

45) Berl.-Ordn., Eingangsbestimmungen, Abs. 2.

46) Abs. 3 I. c.



wenn auch von rechtlicher Bedeutung, Vertragsbestimmungen dar. Da nun zwar die Kenntniß von Rechtsnormen und Gesetzen, nicht aber die thatsächlich aufgestellter Vertragsbestimmungen vorausgesetzt werden darf, so liegt es den Beteiligten, d. h. den Eisenbahn-Verwaltungen ob, die Reglements zur allgemeinen Kenntniß zu bringen,<sup>47)</sup> ebenso Abänderungen derselben. Sie sind zur gehörigen Publikation verpflichtet<sup>48)</sup> und für nicht rechtzeitige, unrichtige und unvollständige Publikation schadensersatzpflichtig. Ob die Publikation eine gehörig erfolgte ist, ist Thatfrage. Vorschriften über die Publikationsform sind nicht gegeben. Zwar bestimmt die Schlußbestimmung der Verkehrsordnung, daß diese sowie deren Änderungen durch das Reichsgesetzblatt veröffentlicht werden, und ferner Absatz 3 der Eingangs-Bestimmungen zur Verkehrsordnung, daß alle ergänzenden und abweichenden Bestimmungen (Verbands-, Lokal-Reglements zc.) zu ihrer Gültigkeit der Aufnahme in die veröffentlichten Tarife bedürfen und auch die Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde aus der Veröffentlichung zu ersehen sein muß. Aber diese Vorschriften sind mit Rücksicht auf die Rechtsnatur<sup>49)</sup> der Verkehrsordnung nur für die Eisenbahn-Verwaltungen bindend, nicht für die mit ihnen in Vertragsverhältnis tretenden Personen. Dem Publikum gegenüber ist als Grundsatz anzunehmen, daß eine ordnungsmäßige, gehörige Form der Veröffentlichung der qu. Bestimmungen gewählt werden muß, wie sie der Natur der Sache nach erforderlich ist, um die Bekanntheit der betreffenden Interessenten mit ihnen — wie es beim Vertragsabschlusse geschieht — vorauszusetzen und sie als stillschweigend acceptierte, allgemein feststehende Unterlagen der abgeschlossenen Verträge ansehen zu können.<sup>50)</sup> Anderenfalls wird eine nicht in dieser Weise bekannt gemachte Bestimmung von der Eisenbahn dem Absender gegenüber nicht geltend gemacht werden können.<sup>51)</sup> Gehörig publizierte reglementarische Bestimmungen gelten bis zu ihrer gehörig erfolgten

47) Goldschmidt, Zeitschr., Bd. 4, S. 598.

48) arg.: Art. 422 D. H.-G.-B.

49) Als Verwaltungsvorschriften, nicht Rechtsverordnungen; s. oben S. 19 ff. Nur Rechtsverordnungen werden durch die Verkündung im Reichsgesetzblatt für die Gesamtheit bindend (Laband, D. Staatsrecht, 2. Anh., Bd. I, § 58, S. 610, 611; § 65, S. 697, 698; Bd. II, § 74, S. 127.)

50) Entsch. des Reichsger. von 8. Dezbr. 1883, Bd. 13, S. 77.

51) Entsch. des R.-O.-H.-G. v. 7. Juni 1876, Entsch., Bd. 21, S. 108 (110) u. Reichsger. 3. Juli 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch., Bd. 1, S. 244, 245.

Rücknahme bezw. Abänderung, falls nicht im Reglement 2c. alsbald ein Endtermin für die Geltung festgesetzt ist. Als gehörig erfolgt ist aber die Rücknahme bezw. Abänderung dann anzusehen, wenn sie in gleicher Art und Form geschieht, wie die ursprüngliche Bekanntmachung — es müßte denn sein, daß in dem Reglement ein anderer Modus für die Rücknahme oder Abänderung ausdrücklich bestimmt ist.<sup>52)</sup>

### 3. Unterwerfung.

Ist die Publikation ordnungsmäßig erfolgt, was im Streitfalle die Eisenbahn zu beweisen hat, so ist zum Abschlusse des Vertrages auf Grund der reglementarischen 2c. Bestimmungen nicht erforderlich, daß ausdrücklich auf dieselben Bezug genommen wird. Sie sind vielmehr gegen jeden wirksam, der sie kannte oder kennen mußte und nicht ausdrücklich seinen gegenteiligen Willen aussprach.<sup>53)</sup> Es findet jedoch insofern thatsächlich eine ausdrückliche Unterwerfung statt, als in dem durch die Verkehrsordnung obligatorisch vorgeschriebenen Frachtbriefe (§§ 51, 52, 54) auf die Bestimmungen der Verkehrsordnung und der Tarife, welche für die betreffende Sendung in Anwendung kommen, besonders Bezug genommen ist, und diese demgemäß sämtlich *expressis verbis* zu einem Bestandteile des Frachtvertrages gemacht sind.<sup>54)</sup> Der Abschluß des Frachtvertrages auf Grund der betreffenden Bestimmungen schließt daher den Einwand des Absenders bezw. Empfängers aus, daß ihm dieselben oder eine derselben nicht bekannt gewesen oder daß er sich darüber im Irrtum befunden habe.

### 4. Rechtsgültigkeit.

Die reglementarischen Bestimmungen — sowohl die Verkehrsordnung wie die Verbands- und Lokal-Reglements<sup>55)</sup> — dürfen mit

52) Vgl. auch Endemann, Rechtsgrundl., S. 246, 247; Schott, S. 472; v. Hahn, II, S. 702, § 6.

53) Vgl. v. Gerber, D. Priv.-R., S. 466, Anm. 17; W. Koch, Zeitschr. f. S.-R., X, S. 70; Endemann, Rechtsgrundl., S. 242, 270, 271; R. d. Eisenb., S. 515, 516, 518, 521, Thöl, § 49, Entsch. d. Reichsger. v. 8. Dezbr. 1883, Bd. 13, S. 77, 78.

54) Endemann, Rechtsgrundl., S. 243, 270, 271; R. d. Eisenb., S. 516, Thöl, Handelsr., III, S. 91 f.

55) „Für die Anwendung des Reglements ist es gleichgültig, ob der Absender den Inhalt derselben (beim Abschluß des Frachtvertrages) gekannt

den Gesetzen nicht im Widerspruch stehen. Widersprechen sie diesen, so ist zu unterscheiden, ob sie absoluten oder dispositiven Normen derselben entgegenstehen. Im ersteren Falle sind sie nichtig, dagegen im letzteren Falle als Vertragsnormen gültig. Die Verband- und Lokal-Reglements müssen überdies in die veröffentlichten Tarife zu ihrer Gültigkeit aufgenommen sein, sie dürfen nicht mit den Bestimmungen der Verkehrsordnung im Widerspruch stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen. Stehen sie mit der Verkehrsordnung im Widerspruch, so kommt es darauf an, ob beim Vertragsabschluß auf dieselbe ausdrücklich (Frachtbrief-Formular) oder stillschweigend Bezug genommen ist. War dies der Fall, so kommen die widersprechenden Bestimmungen nicht zur Anwendung, weil durch die Bezugnahme die Nichtanwendung vereinbart ist. Fand keine Bezugnahme statt oder wurde ausdrücklich die Anwendung der Verkehrs-Ordnung ausgeschlossen, so sind die widersprechenden Bestimmungen (wenn gesetzlich zulässig) gültig. In beiden Fällen kann aber die Eisenbahn-Verwaltung, weil sie durch die Anwendung eines derartigen Reglements die öffentlichen Verwaltungs-Vorschriften verletzt hat, im Beschwerde- bzw. Aufsichtswege zur Verantwortung gezogen werden.<sup>56)</sup>

### 5. Verhältnis zu einander.

Es ist lediglich zu unterscheiden Lokal- und Verbands-Verkehr. Im Lokal-Verkehr gelten die Bestimmungen der Verkehrs-Ordnung; und neben denselben die Bestimmungen des Lokal-Reglements und Spezial-Bestimmungen der Einzel-Verwaltung nur dann, wenn sie behördlich genehmigt, in die veröffentlichten Tarife aufgenommen sind und die Verkehrs-Ordnung nur ergänzen. Im Verbands-Verkehr gelten gleichfalls unbedingt die Bestimmungen der Verkehrs-Ordnung; und neben denselben die Bestimmungen des Verbands-Reglements und Spezial-Bestimmungen des Verbandes, wenn sie behördlich ge-

---

hat oder nicht. Er kennt den Inhalt oder gilt so." (Thöl, III, S. 93; Endemann, a. a. O., S. 244; Recht d. Eisenb., S. 521; Entsch. d. Reichsger., Bd. 13, S. 77, 78; R.-O.-G.-G., Bd. 19, S. 184, Bd. 21, S. 185; Thöl, III, § 49, S. 91—93; f. auch § 32, S. 56, Entsch. d. R.-O.-G.-G., Bd. 3, S. 59 f., Goldschmidt, Bd. 4, S. 550; v. Hahn, II, S. 695; Buchelt, II, S. 560, 562.

<sup>56)</sup> Thöl, S. 92, 93, 95; A. M. Schott, S. 465, 469, 470; Endemann, Rechtsgrundl., S. 262 f. 267 f., R. d. Eisenb., S. 516, 518, 521 (nur teilweise richtig, weil er die Vereinbarung übersieht).

nehmigt, in die veröffentlichten Tarife aufgenommen sind und die Verkehrs-Ordnung nur ergänzen.<sup>57)</sup> Überschreitet aber der Verbands-Verkehr die Grenzen Deutschlands, so kommen im Geltungsgebiete des internationalen Übereinkommens für den Eisenbahn-Frachtverkehr die Normen desselben, und neben diesen die Bestimmungen des Verbands-Reglements insoweit zur Anwendung, als sie dem internationalen Übereinkommen nicht widersprechen;<sup>58)</sup> außerhalb des Geltungsgebietes des internationalen Übereinkommens gelten für die beteiligten deutschen Verbands-Verwaltungen die Bestimmungen der Verkehrs-Ordnung und neben denselben die Bestimmungen des Verbands-Reglements und Spezial-Bestimmungen des Verbandes nur dann, wenn sie behördlich genehmigt, in die veröffentlichten Tarife aufgenommen sind und die Verkehrs-Ordnung nur ergänzen.<sup>59)</sup>

57) Eingang-Bestimmungen der Verk.-Ordn., Abs. 2 u. 3.

58) Internat. Übereink. über d. Eisenbahn-Frachtverkehr, Art. 1, 4.

59) Eingang-Bestimmungen der Verk.-Ordn., Abs. 1.

**Bekanntmachung,**  
betreffend die Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.<sup>1)</sup>  
Vom 15. November 1892.  
(Reichs-Gesetzblatt 1892. Nr. 41. S. 923—1014.)

Gemäß dem vom Bundesrat in der Sitzung vom 15. November 1892 auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung gefaßten Beschlusse tritt mit dem 1. Januar 1893 an die Stelle des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 die nachstehende

## **Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.**

(Die allgemeinen Zusatzbestimmungen sind in lateinischer Schrift gedruckt.)

### **I.**

#### **Eingangs-Bestimmungen.<sup>2)</sup>**

(1) Die Bestimmungen dieser Verkehrs-Ordnung finden Anwendung auf den Verkehr sämtlicher Eisenbahnen Deutschlands. Auf den internationalen Verkehr dieser Bahnen findet die Verkehrs-Ordnung nur insoweit Anwendung, als derselbe nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist.<sup>3)</sup>

Die Bestimmungen dieser Verkehrs-Ordnung finden auch in folgenden Fällen Anwendung:

- a) wenn eine Sendung das Gebiet eines fremden, an dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 beteiligten Staates transitirt, sofern deren Abgangsstation und Endstation im Gebiete des

Deutschen Reiches liegen und einer deutschen Eisenbahnverwaltung der Betrieb der fremden Linie angehört;

- b) wenn eine Sendung von irgend einer Station der Eisenbahnen Deutschlands nach dem Grenzbahnhofe eines an dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 beteiligten Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt, es sei denn, dass der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr durch Aufgabe mit einem internationalen Frachtbriefe verlangt.

Das Gleiche gilt auch für Transporte in umgekehrter Richtung.

(2) Bestimmungen der Eisenbahnverwaltungen, welche die Verkehrs-Ordnung ergänzen, sind mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig.<sup>4)</sup> Abweichende Bestimmungen können für Bahnen untergeordneter Bedeutung, wie auch dort, wo dies durch die Eigenart der Betriebsverhältnisse bedingt erscheint, von der Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes bewilligt werden.<sup>5)</sup>

(3) Alle ergänzenden und abweichenden Bestimmungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Aufnahme in die veröffentlichten Tarife.<sup>6)</sup> Die Genehmigung muß aus der Veröffentlichung zu ersehen sein.<sup>7)</sup>

1) Die Bekanntmachung des Reichskanzlers, betreffend die Berl.-Ord. für die Eisenbahnen Deutschlands, vom 15. November 1892 (R.-G.-Bl. 1892, Nr. 41, S. 923—1014) enthält die Bestimmung, daß die Berl.-Ord. gemäß dem vom Bundesrath in der Sitzung vom 15. November 1892 auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung gefaßten Beschlusse mit dem 1. Januar 1893 an die Stelle des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 tritt.

I. Die Bekanntmachung spricht damit zunächst aus, daß die Einführung der Berl.-Ord. vom 15. November 1892 an Stelle des Betriebs-Reglements vom 11. Mai 1874 auf einem Beschlusse des Bundesrathes beruht, welcher auf Grund des Art. 45 der Reichsverfassung gefaßt worden ist, enthält also den Hinweis auf die dem Bundesrathe zustehende verfassungsmäßige Legitimation zur Beschlußfassung und Einführung der neuen Berl.-Ord. (Vgl. hierüber: Einleitung S. 9 und Anm. 10 daselbst).

II. Die Bekanntmachung setzt die neue Berl.-Ord. an die Stelle des bisherigen Betriebs-Reglements vom 11. Mai 1874 und ordnet daher zugleich die Aufhebung desselben gleichzeitig mit dem Inkrafttreten der Berl.-Ord.

an. Letztere soll rechtlich die Stelle ausfüllen, welche bisher das Betriebs-Reglement einnahm d. h. an Stelle desselben die Gesamtheit der staatlich vorgeschriebenen Frachtvertragsbedingungen bilden, welche die Eisenbahnen den Absendern zu stellen und als Grundlage für den Abschluß von Frachtverträgen anzubieten haben (Einl. S. 2, 19).

III. Die Bekanntmachung bestimmt als Zeitpunkt für das Inkrafttreten der Verk.-Ord. den 1. Januar 1893. Mit diesem Tage beginnt die rechtliche Wirksamkeit derselben und ist das Betriebs-Reglement aufgehoben. Die Verk.-Ord. hat, Mangels einer Bestimmung hierüber, keine rückwirkende Kraft. Sie kommt nur zur Anwendung für diejenigen Eisenbahnfrachtverträge, welche vom 1. Januar 1893 an abgeschlossen werden. Die vor dem 1. Januar 1893 auf Grund des Betriebs-Reglements abgeschlossenen sind nach den Normen des letzteren zu beurtheilen, auch wenn die Ausführung nach dem 1. Januar 1893 stattfindet.

IV. Wenngleich die Verk.-Ord. — wie in der Einleitung S. 7, 15, 16 erörtert — auf dem H.-G.-B. beruht, so ist doch die Einteilung der Bestimmungen derselben nicht nach Maßgabe und Reihenfolge der bezüglichen Bestimmungen des H.-G.-B's erfolgt, vielmehr ohne besonderes System lediglich dem praktischen Bedürfnisse gemäß gebildet und daher im Wesentlichen nach einem äußerlichen Momente, nach den Kategorien der Beförderungsgegenstände geordnet. Die Verk.-Ord. zerfällt demgemäß in 9 Abschnitte, von denen Abschnitt I Eingangsbestimmungen, II (§§ 1—9) Allgemeine Bestimmungen, III (§§ 10—29) Beförderung von Personen, IV (§§ 30—38) Beförderung von Reisegepäck, V (§§ 39—41) Beförderung von Expressgut, VI (§§ 42—43) Beförderung von Leichen, VII (§§ 44—48) Beförderung von lebenden Thieren, VIII (§§ 49—91) Beförderung von Gütern, IX die Schlußbestimmung über die Form der Veröffentlichung der Verk.-Ord. u. ihrer Änderungen zc. umfaßt. Da unter „Gütern“ in weiteren Sinne alle Beförderungsgegenstände, also auch Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebende Tiere zc. zu verstehen sind, so hat der Abschn. VIII betr. die Beförderung von Gütern auch für die in den Abschn. III—VII behandelten Beförderungsgegenstände subsidiäre Bedeutung d. h. ist auch für diese sinngemäß insoweit in Anwendung zu bringen, als nicht darüber in den Abschn. III—VII (§§ 10—48) besondere Bestimmungen getroffen sind. (Thöl III S. 94.) Dies ist auch an verschiedenen Stellen der Verk.-Ord. (§§ 34, 41, 48) ausdrücklich ausgesprochen. Würde man die subsidiäre Anwendung des Abschn. VIII auf die Güter der Abschn. III—VII nicht zulassen, sondern annehmen, daß die im Abschn. III enthaltenen Vorschriften für diese nur insoweit gelten, als es in den Abschn. III—VII selbst angeordnet sei, so würde wider die unverkennbare Absicht der Verk.-Ord. der Transport der in den gen. Abschnitten behandelten Güter in vielen Beziehungen der reglementarischen Regelung überhaupt entbehren (z. B. über Berechnung u. Zahlung der Fracht u. Nachnahme (§§ 60—62), Zoll-, Steuer-, Polizei- u. statistische Vorschriften (§ 59), Auslieferung u. Beförderung (§ 56), Transporthindernisse (§ 65), Ablieferung u. Ablieferungshindernisse, Abnahme (§§ 66—70) u. f. w.)

V. Da die Verk.-Ord. weder Gesetz, noch mit Gesetzeskraft er-



lassen ist (Einleitung S. 19), so muß sie sich in den von den Gesetzen, insbesondere vom H.-G.-B. gezogenen Grenzen halten und kann demselben nicht derogiren. Bestimmungen der Verf.-Ord., welche gegen Art. 423 H.-G.-B. verstoßen, sind daher unstatthaft und rechtlich wirkungslos (Art. 423, Abs. 2). Ob und inwieweit dies der Fall, ist im einzelnen Falle Sache der richterlichen Beurtheilung (v. Hahn II S. 694, 695, Buchelt II S. 558, 560, Thöl III, S. 90).

2) Die Eingang-Bestimmungen, welche den Abchnitt I der Verf.-Ord. bilden, regeln im Abs. I die Grenzen — das Anwendungsgebiet — derselben und in den Abs. 2 u. 3 die Voraussetzungen, unter welchen ergänzende oder abweichende Bestimmungen in Betreff der Verf.-Ord. zulässig sind. Abschn. I.  
Eing.-  
Best.

3) Abs. 1 der Eingang-Bestimmungen begrenzt das Anwendungsgebiet der Verf.-Ord. und unterscheidet hierbei zwischen internem (Satz 1) und internationalem (Satz 2) Verkehre. Eing.-  
Best.  
Abs. 1.

I. Der interne Verkehr ist derjenige, der sich ausschließlich d. h. sowohl in Betreff der Aufgabe- wie der Bestimmungsstation und in seinem ganzem Verlaufe in den Grenzen Deutschlands bewegt.

Doch findet nach den Allg. Zus.-Best. die Verf.-Ord. (in Gemäßheit der Ziff. 1 des Schlußprotokolls zum internat. Übereink.) auch in folgenden Fällen Anwendung:

- a) wenn eine Sendung das Gebiet eines fremden, an dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Okt. 1890 beteiligten Staates transitirt, sofern deren Abgangs- und Endstation im Gebiet des deutschen Reichs liegen und einer deutschen Eisenbahnverwaltung der Betrieb der fremden Linie angehört;
- b) wenn eine Sendung von irgend einer Station der Eisenbahnen Deutschlands nach dem Grenzbahnhofe eines an dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Okt. 1890 beteiligten Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt, es sei denn, daß der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr durch Aufgabe mit einem internationalen Frachtbriefe verlangt. Das Gleiche gilt auch für Transporte in umgekehrter Richtung.

II. Der internationale Verkehr ist derjenige, der mit durchgehendem Frachtbriefe aus dem Gebiete Deutschlands in das Gebiet eines anderen Staates oder umgekehrt übergeht oder Deutschland transitirt. Der internationale Verkehr zerfällt

- a) in solchen, welcher dem internationalen Übereink. v. 14. Okt. 1890 unterworfen d. h. aus dem Gebiete eines der Vertragsstaaten (Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Ungarn, Rußland, Schweiz) in das Gebiet eines anderen derartig übergeht, daß die ganze Transportstrecke von der Anfangs- bis zur Endstation in das Gebiet von Vertragsstaaten fällt.



b) in solchen, welcher dem internationalen Übereink. v. 14. Okt. 1890 nicht unterworfen ist d. h. von oder nach Nichtvertragsstaaten oder unter Transitirung von Nichtvertragsstaaten geht.

Nach Abs. 1 der Eingangsbestimmungen findet die Verk.-Ord. auf den internen Verkehr (I) unbedingt Anwendung, und zwar ausnahmslos auf jeden internen Verkehr, gleichviel welcher Art dieser Verkehr ist, ob Lokalverkehr, Verbandverkehr, Verkehr von Bahn zu Bahn u.; dagegen findet die Verk.-Ord. auf den internationalen Verkehr (II) nur insoweit Anwendung, als derselbe nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist. Durch besondere Bestimmung ist aber nur der dem internationalen Übereinkommen unterliegende Verkehr (IIa) geregelt. Auf diesen findet hiernach die Verk.-Ord. keine Anwendung. Der sonstige internationale Verkehr dagegen ist, soweit er sich in den Grenzen Deutschlands bewegt bezw. Deutschland transitirt, den Bestimmungen der Verk.-Ord. unterworfen. Werden also für denselben reglementarische Vorschriften (in Verbands-Reglement, Tarifen u.) irgend welcher Art vereinbart, so müssen hierbei, insoweit Deutschland berührt wird, die Normen der Verk.-Ord. beobachtet werden.

Vgl. hierzu Allg.-Abs. Vorschr. § 27, Abs. 1—4.

Insoweit nach Vorstehendem die Verk.-Ord. auf den Eisenbahnverkehr Anwendung findet, erstreckt sich dieselbe auf den Verkehr sämtlicher Eisenbahnen Deutschlands. Doch sind darunter nur die der reichsrechtlichen Regelung (Art. 41—47) überhaupt unterliegenden Eisenbahnen zu verstehen d. h. die Haupt- und die Nebeneisenbahnen (Bahnen untergeordneter Bedeutung), welche dem öffentlichen Verkehre übergeben sind, nicht aber die Kleinbahnen, Privatananschlußbahnen, Bahnen innerhalb privater Etablissements u. oder zur Verbindung mehrerer derselben.

Eing.-  
Best.  
Abs. 2.  
Satz 1. 4) Abs. 2 der Eingangsbestimmungen stellt als die erste der Voraussetzungen, unter welchen ergänzende und abweichende Bestimmungen zur Verk.-Ord. zulässig sind (Anm. 2 S. 31), behördliche Genehmigung hin; jedoch gestaltet sich dieses Erforderniß verschieden, je nachdem ergänzende oder abweichende Bestimmungen in Frage kommen. Nach Satz 1 sind Bestimmungen der Eisenbahn-Verwaltungen, welche die Verk.-Ord. ergänzen, grundsätzlich mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig. Nach dem bisherigen Betriebs-Reglement bedurfte es dieser Genehmigung nicht. Unter „Landesaufsichtsbehörde“ ist die mit der Aufsicht über die Eisenbahnen betraute Centralbehörde des betr. Bundesstaates zu verstehen, also z. B. in Preußen der Minister der öffentl. Arbeiten. Die Genehmigung muß ausdrücklich erteilt sein, wie aus der Schlußbestimmung des folgenden Abs. 3 hervorgeht. (Anm. 7 S. 36).

Ergänzende Bestimmungen sind solche, welche mit den Normen der Verk.-Ord. nicht in Widerspruch stehen, von denselben nicht abweichen (arg. Satz 2.) Diese Ergänzungen können einerseits bloß deklaratorischer Natur oder Ausführungs-Bestimmungen in Betreff derjenigen Punkte sein, welche die Verk.-Ord. selbst nicht einheitlich regelt oder überhaupt unberücksichtigt läßt oder der Regelung der Landesrechte oder dem Ermessen der Eisenbahn-Verwaltungen überweist (z. B. § 38 Abs. 3. § 40. § 42 Abs. 8 u. f. § 50 B.

2 Abs. 2 § 63 Abs. 3 u. f. w.) Andererseits können aber auch durch dem Publikum günstigere Bestimmungen, als die der Verk.-Ord., Ergänzungen zulässigerweise stattfinden. Doch dürfen derartige Bestimmungen nur ergänzenden Charakter haben, d. h. nur neben den Bestimmungen der Verk.-Ord. eingeführt werden, derartig, daß der Bestand und die Grundlage derselben nicht modifizirt, verringert oder beeinträchtigt wird, mithin die günstigeren Bestimmungen das Mehr bilden, welches die allgemeinen Bestimmungen der Verk.-Ord. als das Weniger in sich schließt, also nicht statt oder im Widerspruch mit derselben und ohne jede Beschränkung der dem Publikum durch die Verk.-Ord. gewährten Vortheile.

Diese Vortheile dürfen mithin nicht irgendwie aus dem Grunde verringert werden, weil als Äquivalent dafür andere, vielleicht größere Vergünstigungen gewährt werden sollen. Es darf also z. B. nicht eine erhöhte Haftpflicht für Verlust oder Beschädigung unter der Bedingung stipulirt werden, daß das Verfügungsrecht des Absenders eine Beschränkung erfährt oder die Lieferzeit verlängert wird. Die dispositiven Vorschriften der Verk.-Ord. sind vielmehr — abgesehen von den durch Satz 2 gestatteten Abweichungen — unabänderlich, sie sind das geringste Maaß von Vortheilen, an welchem überhaupt nicht gerüttelt werden darf, auch nicht im Austausch mit anderen Vergünstigungen, deren Mehr- oder Minderwerth sich nicht übersehen läßt.

Vergl. noch Einleitung S. 22 u. Anm. 44 eod.; ferner v. Sahn II, S. 704. Buchelt II, S. 558. Ruddeichel S. 9. Schreiben des R.-E.-M. v. 22/3 1876 Nr. 1660 und Erl. der Preuß.-Hand.-Min. v. 9/4 1876 II. 5657, V. 2808.

Zum Abs. 2 u. 3 der Eingangsbestimmungen sind folgende Verf. des R.-E.-M. und des Preuß. Min. d. öff. Arb. ergangen:

Durch nachstehende, im Auszuge abgedruckte Verfügung des R.-E.-M. vom 15. d. Mts. (Nr. 292 T.) werden bis auf Weiteres die in Folge von Beschlüssen der ständigen Tariskommission und der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen in den Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Theil I aufgenommenen, die Verk.-Ord. (E.-B.-Bl. 1892 S. 455 ff.) ergänzenden Bestimmungen nicht betroffen, deren Veröffentlichung gemäß Übereinkommen unter den Eisenbahn-Verwaltungen durch die geschäftsführende Verwaltung, die Königl. Eisenbahn-Direktion zu Berlin, erfolgt. In Bezug auf diese bleibt weitere Bestimmung vorbehalten. (Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 25. Febr. 1893):

Reichs-Eisenbahn-Amt.

Berlin, den 15. Februar 1893.

„Die am 1. Januar d. J. in Kraft getretene Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands schreibt in den Eingangsbestimmungen unter I Absatz (2) und (3) Folgendes vor:

„(2) Bestimmungen der Eisenbahn-Verwaltungen, welche die Verk.-Ord. ergänzen, sind mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig. Abweichende Bestimmungen können für Bahnen untergeordneter Bedeutung, wie auch dort, wo dies durch die Eigenart der Betriebsverhältnisse bedingt erscheint, von der Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des R.-E.-M. bewilligt werden.

Eger, Verkehrs-Ordnung f. d. Eisenbahnen Deutschlands.

3

(3) Alle ergänzenden und abweichenden Bestimmungen bedürfen zu ihrer Giltigkeit der Aufnahme in die veröffentlichten Tarife. Die Genehmigung muß aus der Veröffentlichung zu ersehen sein."

Da gleiche Festsetzungen hinsichtlich der Zusatz-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement vom 11. Mai 1874 nicht getroffen waren, wird auf genaue Beachtung der vorstehenden Bestimmungen besonders aufmerksam gemacht.

Sofern in die seit dem 1. Januar d. J. eingeführten Tarife und Nachträge ohne Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden Bestimmungen aufgenommen sein sollten, die die Verk.-Ord. ergänzen oder davon abweichen, würde diese Genehmigung mit thunlichster Beschleunigung nachträglich herbeizuführen und zu veröffentlichen sein. Auch in Fällen, in denen zwar die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden erteilt, für das Publikum jedoch nicht erkennbar gemacht worden ist, wird dies durch entsprechende Ergänzung der früher erlassenen Einführungs-Bekanntmachung nachzuholen sein.

Zur Ausübung der Tarifkontrolle ist hiernach fortan die Kenntniß aller Bekanntmachungen über die Einführung von Tarifen und Nachträgen, in denen ergänzende Bestimmungen zur Verk.-Ord. enthalten sind, erforderlich. Die (u. f. w.) wolle daher künftig alle derartigen Bekanntmachungen in Abdruck oder Abschrift dem an das R.-E.-M. einzureichenden Tarifmateriale beifügen, insoweit nicht bestimmungsgemäß die Einreichung schon vorher mit den besonders zu erstattenden Anzeigen über Tarifierhöhungen und über Aufhebung oder Einschränkung bestehender direkter Abfertigungen zu erfolgen hat."

Ferner Erl. des Preuß. Min. der öff. Arb. v. 13. Mai 1894 (E.-B.-Bl. S. 116):

„Durch den Erlaß vom 6. Dezember v. J. — V. II. (IV.) 11139 — ist angeordnet, in den Bekanntmachungen über die Einführung neuer Tarife und Tarifnachträge, die zusätzliche Bestimmungen zur Verk.-Ord. enthalten, stets anzugeben, ob die in den Tarifen und Nachträgen enthaltenen Zusatzbestimmungen von der Aufsichtsbehörde genehmigt sind. Da im zweiten Absatz der Eingang-Bestimmungen zur Verk.-Ord. zwischen solchen zusätzlichen Bestimmungen der Eisenbahnen unterschieden wird, die die Verk.-Ord. ergänzen, und solchen, die Abweichungen von der Verk.-Ord. in sich schließen, und erstere mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig, letzere dagegen von der Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des R.-E.-M. zu genehmigen sind, so muß aus den Bekanntmachungen zu ersehen sein, daß auch diese Zustimmung erteilt ist.

Die erfolgte Genehmigung der Zusatzbestimmungen ist daher in den Bekanntmachungen der einzuführenden Tarife und Nachträge, gleichviel ob ergänzende oder abweichende Bestimmungen in Frage kommen, fortan in nachstehender Fassung zum Ausdruck zu bringen:

„Die in den Tarif (Nachtrag) aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verk.-Ord. sind gemäß den Vorschriften unter 1 2 genehmigt worden."

Ging. .  
Best.  
Abf. 2.  
Satz 2

5) Nach Satz 2 bedürfen abweichende Bestimmungen nicht nur der Bewilligung der Landesaufsichtsbehörde (s. S. 32), sondern auch der Zustimmung des R.-E.-M. Es ist also eine zweifache Genehmigung erforderlich. Auch ist diese Genehmigung nicht für alle Fälle statthaft. Sie beschränkt sich

vielmehr auf Bahnen untergeordneter Bedeutung (Nebeneisenbahnen), während sie bei Hauptbahnen nur Platz greift, wo dies durch die Eigenartigkeit der Betriebsverhältnisse (Verbindungsbahnen, Stadtbahnen etc.) bedingt erscheint. In anderen Fällen sind von der Verf.-Ord. abweichende Bestimmungen nicht zulässig, auch nicht mit Genehmigung der gen. Behörden. Ob eine Abweichung durch die Eigenartigkeit der Betriebsverhältnisse z. B. in Betreff der Maximallieferfristen (§ 63), der Auflieferung (§ 56), des Ablieferungsverfahrens (§ 68) u. f. w. bedingt ist, unterliegt lediglich dem Ermessen der zur Genehmigung legitimierten Behörden. „Abweichende“ Bestimmungen sind solche, welche mit den Normen der Verf.-Ord. im Widerspruche stehen d. h. dieselben nicht bloß ergänzen oder deklarieren (Anm. 4), sondern mit deren Inhalt an sich nicht vereinbar sind, demselben nach Form und Wesen entgegenstehen. Aber auch mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde und des R.-E.-M. dürfen abweichende Bestimmungen nicht ergehen, wenn sie mit den zwingenden Normen des H.-G.-B. (Art. 423) sich nicht im Einklange befinden. Denn die obligatorischen Vorschriften des H.-G.-B., welche die Grundlage der Verf.-Ord. bilden, abzuändern, sind diese Behörden nicht befugt, eine solche Befugniß kann ihnen durch die Verf.-Ord. nicht verliehen werden.

Vergl. hierzu die in Anm. 4 S. 33, 34 mitgeth. Erl. v. 15. Febr. 1893 (E.-B.-Bl. S. 143) u. 13. Mai 1894 (E.-B.-Bl. S. 116).

6) Abs. 3 Satz 1 der Eingangsbestimmungen stellt als die zweite Eing.-der Voraussetzungen, unter welchen ergänzende und abweichende Bestimmungen Best. zur Verf.-Ord. zulässig sind, die Aufnahme in die veröffentlichten Tarife hin. Abs. 3. Satz 1. Diese Voraussetzung bezieht sich in gleicher Weise auf ergänzende und abweichende Bestimmungen. Beide bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Aufnahme in die veröffentlichten Tarife. Ohne diese Aufnahme sind sie ungültig und gelten als non scriptum, auch wenn die behördliche Genehmigung (Abs. 2 Anm. 4 u. 5) erfolgt ist. Über die Veröffentlichung der Tarife: vergl. § 7, Abs. 1, Anm. 22. Einer besonderen Bekanntmachung der bezügl. ergänzenden oder abweichenden Bestimmung bedarf es hiernach zwar nicht. Vielmehr genügt die Aufnahme in die veröffentlichten Tarife. Wohl aber steht der Aufnahme in dieselben die besondere, selbstständige Veröffentlichung derartiger Spezialbestimmungen dann gleich, wenn die Publikation eine den Tarifen völlig gleiche, ordnungsmäßige und gehörige ist, denn „Tarif“ ist nach der Ausdrucksweise der Verf.-Ord. nicht auf den Begriff des Transportpreisverzeichnisses beschränkt, sondern in dem weiteren Sinne reglementarischer Bestimmungen zu nehmen (Entsch. R.-E.-M. Bd. 21 S. 108. Thöl III, S. 93 94. v. Hahn II, S. 696 697. Buchelt II, S. 558, 560. Schott, S. 471, 476. Endemann, Rechtsgrdl. S. 262 f. Rudelschel S. 9.) Daß eine ergänzende oder abweichende Bestimmung besteht und den Voraussetzungen der Verf.-Ord. — behördliche Genehmigung (Abs. 2) u. Aufnahme in die veröffentlichten Tarife (Abs. 3) — entspricht, hat derjenige, welcher daraus Rechte für sich ableitet, zu behaupten und zu beweisen (Entsch. d. Reichsger. v. 8. Juli 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1, S. 244.)

Vergl. hierzu d. Erl. des R.-E.-M. v. 15. Febr. 1893 u. des Preuß.

Min. d. öff. Arb. v. 25. Febr. 1893 (E.-B.-Bl. S. 143) u. 13. Mai 1894 (E.-B.-Bl. S. 116) f. Anm. 4, S. 33, 34.

**Eing.-**  
**Best.**  
**Abf. 3.**  
**Satz 2.** 7) Zu dem Erforderniß der Aufnahme der Spezialbestimmung in die veröffentlichten Tarife fügt Satz 2 des Abf. 3 noch das weitere formelle Erforderniß hinzu, daß die Genehmigung sc. die nach Abf. 2 erforderliche behördliche Genehmigung (Anm. 4 u. 5.) aus der Veröffentlichung zu ersehen sein muß, d. h. in die veröffentlichten Tarife ist nicht nur die gemäß Abf. 2 genehmigte Bestimmung selbst aufzunehmen, sondern auch darin in geeigneter Weise ersichtlich zu machen, daß die Genehmigung erfolgt sei, sei es, daß die Bestimmung ausdrücklich als behördlich genehmigt bezeichnet oder der Wortlaut der Genehmigung beigefügt wird 2c. (Vergl. hierzu Erl. d. Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 13./5. 1894 E.-B.-Bl. S. 116 f. Anm. 4, S. 34.) Satz 2 knüpft nicht wie Satz 1 an die Nichtbeobachtung dieser Vorschrift des Präjudiz der Ungültigkeit der betr. Bestimmung. Ihre Außerachtlassung hat also zwar nicht die Ungültigkeit zur Folge, macht aber die Eisenbahn, weil sie damit eine Administrativvorschrift verletzt hat, im Beschwerde- bezw. Aufsichtswege verantwortlich.

## II.

### Allgemeine Bestimmungen.<sup>8)</sup>

#### § 1.

#### Pflichten der Eisenbahnbediensteten.

(1) Die Bediensteten der Eisenbahnen haben im Verkehr mit dem Publikum ein entschiedenes, aber höfliches Benehmen einzuhalten und sich innerhalb der Grenzen ihrer Dienstpflichten gefällig zu bezeigen.<sup>9)</sup>

(2) Die Annahme von Vergütungen oder Geschenken für dienstliche Verrichtungen ist ihnen untersagt.<sup>10)</sup>

(3) Den Bediensteten ist das Rauchen während des dienstlichen Verkehrs mit dem Publikum verboten.

**Abschn.**  
**II.** 8) Die §§ 1—9 der Verk.-Ord., welche den Abschnitt II derselben unter dem Titel:

**Allg.**  
**Best.** „Allgemeine Bestimmungen“

bilden, beziehen sich nach ihrer Stellung und der Bezeichnung „allgemeine“ sowohl auf den Personen- wie auf den Güterverkehr und enthalten in den §§ 1—5 eine Reihe von Ordnungsvorschriften über das Verhalten des Eisenbahndienstpersonals und des Publikums für sich und im Verhältnisse zu einander, während § 6 die Voraussetzungen der Transportpflicht der Eisenbahnen, § 7 die Berechnung und Publikation der Transportpreise (Tarife), § 8 die Zahlungsmittel und § 9 die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute regelt.



9) Die Dienstpflichten sind zwar im Wesentlichen in den Dienst-Reglements und Instruktionen vorgeschrieben, aber nicht erschöpfend. Es handelt sich nicht § 1. Abs. 1. allein um besondere und ausdrückliche Vorschriften. Vielmehr gehören alle Pflichten, welche selbstverständlich nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge und nach dem zugewiesenen Wirkungskreise den Angestellten als solchen, als für die betreffende Funktion Angestellten vernünftigerweise obliegen bezw. sich aus seiner Stellung ergeben, zu seinen Dienstpflichten. Aus der Anstellung und der Überweisung eines bestimmten Geschäftszweiges ergeben sich von selbst vielfache Verpflichtungen, und es ist gleichgültig, ob Gesetze, Verordnungen, allgemeine oder specielle Dienstbefehle solche Verpflichtungen noch besonders einschränken oder nicht. Vergl. hierzu Allg. Abf.-Vorschr. Allg. Best. II S. 9—11 — u. die Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 16./6. 1884 G.-B.-Bl. S. 310; 24./11. 1885 S. 362; 16./8. 1889 S. 251; 6./5. 1890 S. 91; 4./5. 1891 S. 53.

10) Dieses Verbot hat den Zweck, eine gleichmäßige Behandlung des § 1. Abs. 2. Publikums Seitens des Dienstpersonals herbeizuführen, da sich anderenfalls dasselbe leicht dazu bestimmt fühlen könnte, die dienstlichen Verrichtungen von der Hingabe von Geschenken u. abhängig zu machen bezw. einen vor dem anderen zu bevorzugen. Erfolgt die Annahme, Forderung oder das Sichversprechenlassen von Geschenken oder anderen Vorteilen für eine Handlung, die eine Verletzung einer Amts- oder Dienstpflicht enthält, so liegt der Thatbestand der passiven Bestechung vor (§ 332 Str.-G.-B.), während in dem Anbieten von Geschenken u. zu gleichem Zwecke aktive Bestechung liegt (§ 333 I. c.) Unter Amtshandlungen sind alle Handlungen zu verstehen, welche innerhalb des Kreises der dem Beamten als solchem durch Gesetz und Instruktionen zur Pflicht gemachten Thätigkeit liegen (Reichsger. 20. November 1888, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 6 S. 441) und nur vermöge des Amtes vorgenommen werden können. (Reichsger. 6. Mai 1887 eod. Bd. 5 S. 348). Hierzu gehören auch Unterlassungen: Reichsger. 18. Oktbr. 1887 eod. Bd. 6 S. 142 — 20. Novbr. 1890 eod. S. 441; auch ist es gleichgültig, ob die Annahme bezw. das Anbieten für eine bereits begangene oder für eine zukünftige Amtshandlung erfolgt. (Reichsger. 8. Novbr. 1879, Entsch. i. Straff. Bd. 2 S. 129, 5. Novbr. 1883 Bd. 9 S. 166, 14. März 1889, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 7 S. 94). Der Vorteil u. muß ein materieller sein, wenn auch nicht unbedingt ein Vermögensvorteil (Olshausen § 331 N. 3, v. Schwarze N. 6), er muß ferner als Äquivalent für die Amtshandlung erscheinen (Reichsger. 25. Februar 1889, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 7 S. 83), der Beamte das Geforderte als Geschenk, nicht als eine ihm zustehende Gebühr gefordert haben (Reichsger. 13. März 1885 eod. Bd. 4 S. 133). Auch die Bestechung eines im Auslande fungirenden deutschen Eisenbahnbeamten durch einen Deutschen ist strafbar (Reichsger. 14. Jan. 1887 eod. Bd. 5 S. 302). Im Güterverkehr tritt besonders hervor die Bestechung des Güterexpeditionss- und bezw. Stationspersonals behufs Annahme unrichtig deklarirter Güter (nach Inhalt, Gewicht u.) oder behufs Bevorzugung in der Bestellung der Wagen, oder in der Zeit der Beförderung, behufs Gestattung des Überschreitens der vorgeschriebenen Be- u. Entlade- sowie der Lagerfristen ohne Erhebung von Strafgebühren u. Nach der An-

nahme des Reichsgerichtes ist jede von einem Eisenbahnbeamten zu machende Dienstfahrt eine Amtshandlung und deshalb das Anerbieten eines Geschenks, um einen solchen Beamten zu bestimmen, bei einer Fahrt über die Grenze unverzollte Waare mitzunehmen, als Bestechung strafbar (Reichsger. v. 1. Juli 1887, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 432).

Im Personenverkehr macht sich vornehmlich die Bestechung des Fahrpersonals geltend behufs Zulassung unentgeltlicher Mitfahrt von Passagieren. (Reichsger. 17. Dezbr. 1885, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 385). Nach der Annahme des Reichsger. liegt in der Überlassung eines bereits benutzten Billets Seitens eines Fahrbeamten an einen Passagier gegen Entgelt behufs Legitimation für die Reise der Thatbestand der passiven Bestechung (§§ 332 St.-G.-B.), in der Mitwirkung anderer Fahrbeamten hierbei der Thatbestand der Mitthäterschaft, (§ 47 I. c.) f. Reichsger. 18. Oktbr. 1887 eod. Bd. 6 S. 69. Auch schließt der Thatbestand der Bestechung des Schaffners den Thatbestand des Betrugs der Eisenbahnverwaltung durch den ohne Billet oder ohne gültiges Billet reisenden Passagier nicht aus, es ist vielmehr denkbar, daß derselbe durch Bestechung den Schaffner bestimmen wollte, an der Verübung des Betrugs theilzunehmen. (Reichsger. 4. Juli 1889 eod. Bd. 7 S. 214). Bestechung liegt auch in Betreff des Schaffners einer Privateisenbahn vor, weil dieser bei der Billetrevision und Entfernung unbefugt Mitfahrender als Bahnpolizeibeamter behufs Aufrechthaltung der öffentl. Ordnung fungirt. (Reichsger. 24. März 1884 eod. Bd. 3 S. 203).

## § 2.

### Anordnungen der Bediensteten.

Den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit Dienstabzeichen oder mit einer Legitimation versehenen Bediensteten ist das Publikum Folge zu leisten verpflichtet.<sup>11)</sup>

- § 2. 11) Für Preußen ist bestimmt: „Im Dienst muß jeder Beamte die vorgeschriebene Dienstkleidung tragen. (Gemeinsame Bestimmungen für alle Beamte im Staats-Eisenbahndienst vom 15. Januar 1876 II 22 191 § 10). Das Schaffnerpersonal ist mit deutlich sichtbaren Nummern zu versehen, welche zweckmäßig auf einem während des Dienstes um die Mütze zu befestigenden Streifen anzubringen sind. (Erl. vom 20. Februar 1878 Riff. 4, G.-B.-Bl. S. 42). Die Bahnpolizeibeamten (zu welchen insbesondere die Bahnkontroleure, Betriebskontroleure, Stationsvorsteher, Stationsaufseher, Stationsassistenten, Weichensteller, Bahnwärter, Zugführer, Packmeister, Schaffner und Portier gehören) müssen bei Ausübung ihres Dienstes die vorgeschriebene Dienstuniform oder das festgestellte Dienstabzeichen tragen, oder mit einer Legitimation versehen sein (Betr.-Ord. § 66 Bahnnord. § 47). Die Stationsbeamten müssen im Dienst stets die vorgeschriebene Dienstkleidung und bei Abfertigung von Zügen mit Personenbeförderung die orangefarbene Dienstmütze tragen (Dienst-anw. f. Stat.-Beamte § 6). Über Streitigkeiten § 3. Beschwerdeführung § 4. Diese Bediensteten haben, insoweit ihre bahnpolizeilichen Funktionen in
- Abf. 1.

Betracht kommen, sämtlich den Charakter öffentlicher Beamten und in dieser Eigenschaft die Rechte und Pflichten öffentlicher Beamten. Sie genießen bei rechtmäßiger Ausübung ihrer Amtspflichten den besonderen Rechtsschutz der öffentlichen Beamten. Ein besonderer Rechtsschutz wird den Beamten durch mehrere Bestimmungen des St.-G.-B. gewährt, insbesondere durch § 113 (Widerstand und thätlicher Angriff), § 114 (Nöthigung), § 120 (Befreiung von Gefangenen), § 116 (Auflauf und Aufruhr), § 196 (Beamtenbeleidigung). Die Praxis hat vornehmlich den Schutz des § 113 St.-G.-B. auch den Bahnpolizeibeamten als Vollstreckungsbeamten zuerkannt, so z. B. den Stationsvorstehern: Preuß. Ob.-Trib. 8. April 1875. Goldb. Arch. Bd. 23 S. 323 und Reichsger. 5. April 1881, Eisenbahn. Entsch. Bd. 2 S. 7. (Widerstand bei der Entfernung aus dem Koupé wegen Verweigerung des Vorzeigens der Fahrkarte), Ob.-Land.-Ger. München 4. Juli 1882, eod. Bd. 3 S. 255. (Widerstand bei der vorläufigen Festnahme wegen Beamtenbeleidigung), Ob.-Land.-Ger. Rostock 7. Mai 1888, eod. Bd. 5 S. 294 (Widerstand durch thätlichen Angriff bei Einziehung einer Ordnungsstrafe).

### § 3.

#### Entscheidung der Streitigkeiten.

Streitigkeiten zwischen dem Publikum und den Bediensteten entscheidet auf den Stationen der Stationsvorsteher, während der Fahrt der Zugführer.<sup>12)</sup>

<sup>12)</sup> Vorbehältlich weiterer Beschwerdeführung. (§ 4.)

§ 3.

### § 4.

#### Beschwerdeführung.

(1) Beschwerden können bei den Dienstvorgesetzten mündlich oder schriftlich angebracht, auch in das auf jeder Station befindliche Beschwerdebuch eingetragen werden.<sup>13)</sup>

(2) Die Verwaltung hat baldmöglichst auf alle Beschwerden zu antworten, welche unter Angabe des Namens und des Wohnorts des Beschwerdeführenden erhoben werden.<sup>14)</sup> Beschwerden über einen Bediensteten müssen dessen thunlichst genaue Bezeichnung nach dem Namen oder der Nummer oder einem Uniform-Merkmale enthalten.<sup>15)</sup>

<sup>13)</sup> § 65 Betr.-Ord. § 46 Bahn-Ord. „Bei jedem Stationsvorstande ist ein dem Publikum zugängliches Beschwerdebuch aufzulegen.“ Auch auf Haltestellen hat die Auslegung eines Beschwerdebuchs stattzufinden. (Verf. des R.-E.-A. v. 4. Dezember 1878, Erl. d. Preuß. Min. f. H. u. N. vom 4. Januar 1879 [E.-B.-Bl. S. 2].) Das Beschwerdebuch ist zur Eintragung etwaiger Klagen auf Verlangen Jedermann auch dann vorzulegen, wenn

§ 4.

Abf. 1.



einem Ansuchen um vorherige Mittheilung des Beschwerdepunktes nicht Folge gegeben wird. Von jeder in dasselbe eingetragenen Beschwerde ist auf dem vorgeschriebenen Wege sofort eine Abschrift nebst erläuterndem Bericht und den etwaigen Vernehmungsverhandlungen an das Betriebsamt einzureichen. Auch die ergangenen Entscheidungen sind in das Beschwerdebuch einzutragen. (Dienstsanweisung für die im Preuß. Staats-Eisenbahndienst beschäftigten Stationsbeamten von 1886, § 6 IIa P. 1540.) Ueber die Einforderung von Auszügen aus den Beschwerdebüchern durch das R.-E.-M. f. Verf. deßf. vom 20. August 1874, R.-E.-M. 4500 und über die gleichmäßige Handhabung derselben, Erl. d. R.-E.-M. vom 13. Novbr. 1874, R.-E.-M. 8060, C.-Bl. f. d. D. R. 1874 S. 427.

§ 4. 14) Ueber die Beschleunigung der Beantwortung von Beschwerden f. Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. vom 13. Dezbr. 1880, C.-B.-Bl. S. 415 u. 11. Dezbr. 1883 eod. S. 228. Die durch Mißverständnisse und Irrthümer veranlaßten Beschwerden sind durch Aufklärung und Belehrung möglichst sofort zu erledigen; trifft einen Eisenbahnbediensteten dabei eine Schuld, so ist dessen Bestrafung zu veranlassen. Unbillige Zumuthungen seitens des Publikums sind mit Ruhe und Bestimmtheit von der Hand zu weisen. (Dienstsanweisung für die im Preuß. Staats-Eisenbahndienst beschäftigten Stationsbeamten von 1886, § 6 Abs. 1 IIa P. 1540.)

15) C. Anm. 11.

## § 5.

### Betreten der Bahnhöfe und der Bahn.

Das Betreten der Bahnhöfe und der Bahn außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweilig geöffneten Räume ist jedermann, mit Ausnahme der dazu nach den bahnpolizeilichen Vorschriften befugten Personen, untersagt.<sup>16)</sup>

§ 5. 16) § 5 reproduzirt in abgekürzter Form das aus der Betr.-Ord. §§ 54. 55 Bahnord. § 44 entnommene Verbot des Betretens der Bahnanlagen und der Stationen. Ob ein Raum „bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweilig geöffnet ist“, ist eine thatsächliche Frage. (Reichsger. vom 27. Januar 1887, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 237, 238 und des Ob.-Land-Ger. München vom 1. Juni 1886 eod. Bd. 5 S. 41 u. 8. Oktober 1886 eod. Bd. 5 S. 284.) Zu den nur zeitweise geöffneten Räumen gehören auch die Perrons (Bahnsteige). Auf dieselben findet daher § 123 St.-G.-B. (Hausfriedensbruch) Anwendung (Reichsger. 29. Jan. 1881, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 375 u. 28. Okt. 1889 eod. Bd. 7 S. 326), desgleichen auf den Bahnhof (Reichsger. 4. Mai 1885 eod. Bd. 4 S. 156), die Empfangsgebäude, deren Thüre u.; insbesondere sind Dienstmänner oder sonstige Gewerbetreibende nicht berechtigt, sich in diesen Räumen aufzustellen (C.-L.-G. Rostock 25. Juli 1885 eod. Bd. 4 S. 304–308); der Wartesaal (C.-L.-G. Naumburg 21. Juni 1888 eod. Bd. 7 S. 12) Die bahnpolizeilich zum Betreten der Bahnhöfe und der Bahn befugten Personen sind in der Betr.-Ord. § 54

Abf. 1. § 55 Abs. 1. u. 2. Bahnord. § 44 Abs. 1. aufgeführt. Alle anderen Personen bedürfen einer mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde ausgestellten Erlaubnißkarte.

Die Betr.-Ord. f. d. Haupteisenb. §§ 54. 55. bestimmt: Daß Betreten der Bahn einschließlich der zugehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken und sonstigen Anlagen ist ohne Erlaubnißkarte nur den Aufsichtsbehörden und deren Vertretern, den in der Ausübung ihres Dienstes befindlichen Beamten der Staatsanwaltschaften, den Forstschutz- und Polizeibeamten, den zur Wahrnehmung des Zoll-, Steuer- oder Telegraphendienstes innerhalb des Bahngebiets berufenen Beamten, sowie den zu Besichtigungen dienstlich entsendeten deutschen Offizieren gestattet; dabei ist jedoch die Bewegung wie der Aufenthalt zwischen den Schienen eines jeden Gleises zu vermeiden. Die bezeichneten Personen, sowie die nach § 55 zum Betreten der dem übrigen Publikum nicht geöffneten Stations- und Diensträume berechtigten Beamten haben, sofern sie nicht durch ihre Uniform kenntlich sind, sich durch eine Bescheinigung ihrer vorgesetzten Dienstbehörde auf Erfordern auszuweisen. Das Publikum darf die Bahn nur an den zu Übergängen bestimmten Stellen überschreiten, und zwar nur solange, als dieselben nicht durch Schranken geschlossen sind. Die mit Drehkreuzen oder anderen in gleicher Weise sichernden Verschlüssen versehenen Übergänge dürfen nur überschritten werden, wenn kein Zug in Sicht ist. In allen Fällen ist jeder unnöthige Verzug zu vermeiden. Die Gewährung von Erlaubnißkarten zum Betreten der vorstehend bezeichneten Bahnanlagen bedarf der Genehmigung der Aufsichtsbehörde. Es ist untersagt, die Schranken oder sonstigen Einfriedigungen eigenmächtig zu öffnen, zu überschreiten oder zu übersteigen, oder etwas darauf zu legen oder zu hängen. Außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweise geöffneten Räume darf Niemand die Station ohne Erlaubnißkarte betreten, mit Ausnahme der in Ausübung ihres Dienstes befindlichen Chefs der Militär- und Polizeibehörde, sowie der im § 54 gedachten und der Postbeamten. Den Offizieren und in Uniform befindlichen Beamten der deutschen Festungsbehörden ist gestattet, die Stationen sowie den Bahnkörper innerhalb des Festungsbereichs bis zur äußersten Grenze der Tragweite der Geschütze zu betreten. Für das Anhalten von Wagen behufs Aufnahme oder Absehung von Personen, sowie zur Abholung oder Zufuhr von Gütern sind nur die dafür bestimmten Stellen auf den Vorplätzen der Stationen und auf den Plätzen an den Ladegleisen und den Güterschuppen zu benutzen. Die Überwachung der Ordnung auf diesen für die Fuhrwerke bestimmten Plätzen steht den Bahnpolizeibeamten zu, insofern in dieser Beziehung nicht besondere Vorschriften ein Anderes bestimmen.

Die Bahn-Ord. f. d. Nebeneisenbahnen § 44 bestimmt: Daß Betreten der Bahn, soweit sie nicht zugleich als Weg dient, sowie das Betreten der zur Bahn gehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken und sonstigen Anlagen ist ohne Erlaubnißkarte nur den Aufsichtsbehörden und deren Vertretern, den in der Ausübung ihres Dienstes befindlichen Beamten der Staatsanwaltschaften, den Forstschutz- und Polizeibeamten, den zur Wahrnehmung des Zoll-, Steuer- oder Telegraphendienstes innerhalb des Bahn-

gebiets berufenen Beamten, sowie den zu Besichtigungen dienstlich entsendeten deutschen Offizieren, ferner innerhalb des Bereichs von Festungen bis zur äußersten Grenze der Tragweite der Geschütze den Offizieren und in Uniform befindlichen Beamten der deutschen Festungsbehörden gestattet. Die bezeichneten Personen haben, sofern sie nicht durch ihre Uniform kenntlich sind, sich durch eine Bescheinigung ihrer vorgesetzten Dienstbehörde auf Erfordern auszuweisen. Das Publikum darf die Bahn, soweit sie nicht zugleich als Weg dient, nur an den zu Übergängen bestimmten Stellen betreten, und zwar nur solange, als dieselben nicht abgesperrt sind oder sich kein Zug nähert. In allen Fällen ist jeder unnötige Verzug zu vermeiden. Für das Betreten der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen, soweit dieselben nicht zugleich als Weg dienen, durch Vieh, bleibt derjenige verantwortlich, welchem die Aufsicht über dasselbe obliegt. Sobald sich ein Zug nähert, müssen Fuhrwerke, Reiter, Fußgänger, Treiber von Vieh und Lastthieren in angemessener Entfernung von der Bahn, und zwar, sofern Warnungstafeln vorhanden sind, an diesen halten, beziehungsweise die Bahn schnell räumen. Es ist untersagt, die Schranken oder sonstigen Einfriedigungen eigenmächtig zu öffnen, zu überschreiten oder zu übersteigen, oder etwas darauf zu legen oder zu hängen.

Über die Ertheilung von Legitimationen zum Betreten der Bahnanlagen und die Form der Erlaubnißkarten und Reverse in Preußen s. Erlaß des Preuß. Minist. d. öff. Arb. vom 23. März 1878, E.-B.-Bl. S. 92, 93. Über die Beobachtung der Polizeistunde gemäß § 365 R.-St.-G.-B. in Eisenbahnwartesälen: Erkt. d. Ob.-Land.-Ger. München vom 15. Mai 1888, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 6 S. 387. Das Verbot des § 5, welches in den §§ 54 u. 55 der Betr.-Ord. § 44 Bahnord. des Näheren ausgeführt ist, ist in Verbindung mit der Vorschrift des § 2 Verk.-Ord. deshalb von großer rechtlicher Bedeutung, weil — abgesehen von den in den §§ 62—64 der Betr.-Ord. § 45 Bahnord. vorgesehenen Ordnungsstrafen u. — das Zuwiderhandeln gegen dasselbe für die Eisenbahnverwaltung den Einwand des eigenen Verschuldens gegen eine auf § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 gestützte Schadensklage wegen Tödtung oder Körperverletzung zu begründen vermag. (Vgl. Eger, Comment. zum Reichshaftpf.-Ges. 3. Aufl. S. 138 f.)

## § 6.

### Verpflichtung zum Transport.

(1) Die Beförderung von Personen, Thieren und Sachen kann nicht verweigert werden,<sup>17)</sup> sofern

1. den geltenden Beförderungsbedingungen und den sonstigen allgemeinen Anordnungen der Eisenbahn entsprochen wird,<sup>18)</sup>
2. die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist,<sup>19)</sup>
3. nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.<sup>20)</sup>

(2) Gegenstände, deren Ein- und Ausladen besondere Vorrichtungen nöthig macht, ist die Eisenbahn nur auf und nach solchen Stationen anzunehmen verpflichtet, wo derartige Vorrichtungen bestehen.<sup>21)</sup>

17) § 6 enthält zum Theil eine Wiederholung, zum Theil eine Erweiterung des im Art. 422 d. H.-G.-B. ausgesprochenen wichtigen Prinzips, der Transportpflicht der Eisenbahnen (s. Einleitung S. 6). Nach Art. 422 des H.-G.-B. kann eine Eisenbahn, welche dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet ist, die bei ihr nachgesuchte Eingehung eines Frachtgeschäftes für ihre Bahnstrecke nicht verweigern, insofern drei Voraussetzungen zutreffen: § 6.  
Abs. 6

- 1) die Güter an sich oder vermöge ihrer Verpackung nach den Reglements, oder im Falle die letzteren fehlen, oder keinen Anhalt gewähren, nach den Einrichtungen u. der Benutzungsweise der Bahn zum Transport sich eignen,
- 2) der Absender in Bezug auf die Fracht, die Auslieferung der Güter u. die sonstigen den Eisenbahnen freigestellten Transportbedingungen sich den allgemein geltenden Anordnungen der Bahnverwaltung unterwirft,
- 3) die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des Transports genügen.

Die Transportpflicht der Eisenbahnen — unter diesen drei Voraussetzungen — erstreckt sich nicht nur auf den Abschluß, sondern folgerichtig auch auf die Ausführung der Eisenbahntransportverträge. Die Verk.-Ord. erweitert diese Pflicht sowohl räumlich, indem dieselbe nicht nur auf die eigene Bahnstrecke beschränkt, sondern in Betreff der Güter gemäß § 49 auf alle für den Güterverkehr eingerichteten Stationen der deutschen, der Verk.-Ord. unterworfenen Bahnen ausgedehnt ist (§ 49), wie auch sachlich, indem diese Pflicht nach § 6 außer den Gütern (einschließlich der Fahrzeuge, Leichen und Thiere) auch Personen umfaßt.

Die Worte „kann nicht verweigert werden“ bedeuten, daß die Eisenbahn zur Eingehung und Ausführung des Transportvertrages unter den nachfolgenden drei Voraussetzungen verpflichtet ist. Auch eine nur zeitweilige Weigerung ist nicht gestattet (v. Sahn II S. 700 § 2. Endemann Rechtsgrdl. S. 215. Eger Frachtr. III S. 182. Schott S. 477). Hat die Eisenbahn aber einen Transport übernommen, zu dem sie nicht verpflichtet ist, so ist sie dafür dem Absender u. haftpflichtig (v. Sahn II S. 704.)

Nach der Annahme des R.-D.-H.-G. berechtigt jedoch Art. 422 des H.-G.-B. (bezw. § 6 Verk.-Ord.) den Absender nicht, auf dem Transporte lediglich auf Grund des alten Frachtvertrages den Rücktransport des Frachtguts nach dem Absendungsorte von der Eisenbahn zu verlangen. Eine Weigerung, diesem Verlangen zu entsprechen, ist keine Negirung der gesetzlichen Transportpflicht. Vielmehr muß der Absender, wenn er den Rücktransport wünscht, einen neuen Frachtvertrag abschließen. (Entsch. Bd. 16 S. 195.) Übrigens trifft den Kläger, der die Bahn wegen ungehöriger Verweigerung belangt d. h. welcher behauptet, daß die für die Transportpflicht der Eisen-

bahn aufgestellten Voraussetzungen erfüllt sind und die Bahn demungeachtet die Eingehung des Frachtgeschäfts verweigert, die Beweispflicht (v. Hahn a. a. O. § 4, Endemann S. 758 Anm. 17).

§ 6. 18) Abs. 1 Ziff. 1 des § 6 enthält die erste Voraussetzung der  
 Abs. 1. Transportpflicht. Der Absender muß sich unterwerfen: 1) „den geltenden  
 Ziff. 1. Beförderungsbedingungen,“ nicht beliebigen, denn die Eisenbahnen  
 genießen nicht unbeschränkte Vertragsfreiheit, ihre Autonomie ist beschränkt  
 einerseits durch die privatrechtl. Vorschriften des H.-G.-B., insbesondere der  
 Art. 422—431, andererseits durch einschränkende Bestimmungen des öffent-  
 lichen Rechts. Nur innerhalb dieser Grenzen darf die Eisenbahn Bedingungen  
 stellen. (v. Hahn II S. 702 § 6.) Soweit hiernach die betr. Bedingungen  
 zu Recht bestehen, hat der Absender denselben zu entsprechen, 2) den sonstigen,  
 „allgemeinen Anordnungen der Bahn“, darunter sind im weiteren  
 Sinne nicht die bloßen Vertragsbedingungen (s. ad 1), sondern alle anderen  
 von der Eisenbahn, und zwar nicht allein der annehmenden, sondern auch  
 den folgenden, erlassenen Anordnungen genereller Natur zu verstehen, welche  
 sich auf den Transport beziehen: Tarife, Fahrpläne, Kollfuhrordnungen,  
 Normen über das Spesen-, Aufnahme-, Wiege-, Verladungs- u. Verfahren  
 (Wehrmann S. 81. Buchelt II S. 554. Schott S. 480). Ihre Gültigkeit  
 beruht in der Regel auf der Genehmigung der zuständigen Staatsbehörden,  
 welche entweder in allgemeinen Gesetzen, Konzessionsurkunden oder Ver-  
 waltungsvorschriften vorgeschrieben bzw. vorbehalten ist. Von Bedeutung ist  
 das Wort „allgemein“, d. h. es müssen Anordnungen sein, welche für alle  
 Absender, für das ganze Publikum gleichmäßig gelten. Wäre daher eine  
 Transportbedingung auch an sich zwar den Gesetzen entsprechend und der  
 Bahn freigestellt, so würde sich der Absender ihr doch nicht zu fügen brauchen,  
 wenn sie nicht in einer allgemein geltenden Anordnung erhalten ist, sondern  
 nur ihm speziell gestellt ist. Aus diesem Grunde ist auch für diese Anord-  
 nungen der Eisenbahnen prinzipiell die öffentliche, allen zugängliche Publi-  
 kation zur Vorchrift gemacht. Das R.-E.-H.-G. folgert die Publikations-  
 pflicht mittelbar aus Art. 422 (Erf. v. 9. Mai 1876 Entsch. Bd. 20 S. 375).  
 Und mit Recht bemerkt v. Hahn II S. 516 § 6: daß derartige allgemeine  
 Anordnungen, auch wenn und soweit staatliche Genehmigung nicht erforderlich  
 ist, die Eisenbahnverwaltung in der Art binden, daß sie vor Zurücknahme  
 derselben den einzelnen auf Grund derselben offerirten Transportvertrag nicht  
 zurückweisen oder andere Bedingungen proponiren könne. Den Bedingungen  
 und Anordnungen wird dadurch entsprochen, daß der Absender sich ihnen  
 unterwirft. Die Unterwerfung kann ausdrücklich oder durch konkludente  
 Handlungen geschehen. (s. Einleitung S. 25). Da im ganzen Reichsgebiete  
 die Aufgabe von Gütern nur mit einem allgemein vorgeschriebenen Fracht-  
 briefformulare erfolgen darf und dieses auf die Reglemente und Tarife aus-  
 drücklich Bezug nimmt, so liegt die Unterwerfung schon in der Frachtbrief-  
 unterschift. (Endemann S. 758 Anm. 19.)

§ 6. 19) Abs. 1, Ziff. 2 enthält die zweite Voraussetzung der Trans-  
 Abs. 1. portpflicht und wiederholt in etwas geänderter Fassung die Vorschrift der Ziff.  
 Ziff. 2. 3 Abs. 1 der Art. 422 H.-G.-B. (s. Anm. 17, S. 43.) „Transportmittel“



sind im weitesten Sinne des Wortes zu verstehen, also nicht allein die Waggon, Lokomotiven und Tender, sondern auch alle anderen zu dem fraglichen Transporte unbedingt erforderlichen Einrichtungen und Vorräthe: die Betriebsmaterialien (Kohlen, Wasser 2c.), die Werkzeuge und Geräthe zum Wiegen, Verladen, Bedecken der Güter, das Personal der Expedition, Beförderung, Überwachung u. s. w. (v. Hahn II, S. 702. Schott, S. 481. Endemann, S. 534.)

Die „regelmäßigen“ Transportmittel der Bahn müssen ausreichen, d. h. die den gewöhnlichen Verkehrseinrichtungen und Bedürfnissen der Bahn entsprechenden und für die beantragte Transportart geeigneten sein. Die Weigerung der Bahn würde somit begründet sein, wenn die regelmäßigen Transportmittel nicht ausreichen und nur außergewöhnliche, für Ausnahmefälle (Mobilmachung, Krieg, Extra-Wagen für den Landesherrn 2c.) bestimmte und reservirte Transportmittel vorhanden sind. Die Bahn erscheint auch nicht verpflichtet, zu einem das gewöhnliche Maß übersteigenden Transport ausnahmsweise Transportmittel zu beschaffen (Thöl III, § 74, S. 150) oder in Reserve zu halten, sondern kann einen derartigen Transport ablehnen. Wohl aber muß sie die für gewisse periodisch wiederkehrenden und im gewöhnlichen Laufe der Dinge zu gewärtigenden Zeiten stärkeren Verkehrs regelmäßig mehr beschaffen (geliehenen 2c.) Transportmittel zur Verwendung bringen, jedoch nicht die in Reserve stehenden Maschinen 2c., welche erfahrungsgemäß nur zum Ersatze schadhafter und zur Aufrechterhaltung eines geregelten Betriebsdienstes erforderlich sind.

Die regelmäßigen Transportmittel sind nicht diejenigen, welche eine Bahn faktisch beschafft und verwendet, sondern diejenigen, welche sie nach bestehenden Vorschriften und nach vernünftigen Verkehrs- und Verwaltungsanschauungen besitzen muß, um dem auf ihren Strecken in der Regel herrschenden Verkehrsbedürfnisse zu genügen. Unverschuldete Ursachen des Mangels an regelmäßigen Transportmitteln (ungewöhnlich starker Verkehr, Krieg, Zerstörung durch Elementar-Ereignisse 2c.) exculpieren die Bahn, nicht aber verschuldete. Verschuldet ist der Mangel jedenfalls dann, wenn die Eisenbahn die ihr durch die Konzessionsbedingungen oder anderweitige Vorschriften der zuständigen Aufsichtsbehörden auferlegte Zahl von Betriebsmitteln nicht besitzt.

Sind die faktisch vorhandenen Transportmittel für den gewöhnlichen Verkehr nach rationellen Prinzipien bezw. entgegen bestehenden Vorschriften ungenügend, so begründet die Weigerung der Bahn Schadensersatzansprüche im Sinne des letzten Absatzes dieses Paragraphen. Die Annahme, daß alsdann nur ein Einschreiten der Aufsichtsbehörde, nicht aber ein Schadensanspruch sich rechtfertige, erscheint nicht zutreffend. Denn daß die regelmäßigen Transportmittel genügen, ist ein durch Art. 422 H.-G.-B. in das Civilrecht aufgenommener Anspruch der Absender, und ob dies der Fall, hat, wie rückichtlich der Fragen Ziff. 1 und 2 im Streit der Richter, nicht die Aufsichtsbehörde (auf deren sachverständiges Gutachten jener allerdings der Natur der Sache nach provoziren wird), zu entscheiden. (Wehrmann S. 82.)

Der Mangel regelmäßiger Transportmittel rechtfertigt übrigens nur zeitweilige Verweigerung. Sobald der Mangel behoben ist, fällt der Weigerungsgrund fort und es muß, falls die Vertragsofferte seitens des Absenders

wiederholt wird, die Beförderung nunmehr erfolgen. (v. Hahn II, S. 703. Endemann S.-R.-G. 758, Anm. 20. Rudelschel S. 94. Eger III, S. 190.)

§ 6. Abs. 1. 3iff. 3 enthält die dritte Voraussetzung der Transportpflicht. Es handelt sich auch hier sowohl um Umstände, welche die Übernahme der Beförderung d. h. die Eingehung des Beförderungsvertrages, wie auch die Ausführung derselben verhindern. In Betreff der Verhinderung des Antritts oder der Fortsetzung des Eisenbahntransports von Gütern sind jedoch im § 65 Verk.-Ord. noch weitere Bestimmungen getroffen. Über den Begriff der „höheren Gewalt“ s. § 75 Abs. 1, Verk.-Ord. Im Streitfalle hat richterliches Ermessen zu entscheiden.

§ 6. Abs. 2. 21) Diese Bestimmung steht im Einklang mit Art. 422 Abs. 1 3iff. 1 S.-G.-B. u. § 50 A 3iff. 2 Verk.-Ord. (s. S. 43.), sie bezieht sich namentlich auf größere Thiere, Fahrzeuge und Sprengstoffe und ist hier zum Ausdruck gekommen, weil es sich nicht nur um den eigentlichen Güterverkehr, sondern auch um Beförderungsarten handelt, die sich an den Personenverkehr anschließen und in eigenen Abschnitten behandelt sind. (Erläuter. d. R.-G.-A. zu § 6.) Vergl. § 30 Abs. 2 (Anm. 104), § 32 Abs. 2 (Anm. 110), § 44 Abs. 1 (Anm. 153) und in Betreff der Fahrzeuge die im Anhang mitgetheilten „Allgemeinen Bestimmungen für die Beförderung von Fahrzeugen.“

## § 7.

### Transportpreise. Tarife.

(1) Die Berechnung der Transportpreise erfolgt nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife.<sup>22)</sup>

(2) Tarifierhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten nicht vor Ablauf von 6 Wochen nach ihrer Veröffentlichung in Kraft, sofern nicht der Tarif nur für eine bestimmte Zeit in Geltung gesetzt war.<sup>23)</sup>

(3) Jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den veröffentlichten Tarifen ist verboten und nichtig.<sup>24)</sup>

(4) Begünstigungen bei Transporten für milde und für öffentliche Zwecke, sowie solche im dienstlichen Interesse der Eisenbahnen, sind mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig.<sup>25)</sup>

§ 7. Abs. 1. 22) Im § 7 sind die obersten Tarifgrundsätze, wie sie im Wesentlichen z. B. bereits thatsächlich bestehen, für d. Güter- und Personenverkehr gleichmäßig zum Ausdruck gelangt (Erläuter. d. R.-G.-A. zum § 7). Absatz 1 — sowie die in den folgenden Sätzen enthaltenen Normen — sind Konsequenzen des allgemeinen Prinzips, daß, wie in Bezug auf die Zeit der Beförderung (Art. 422), so auch in Bezug auf die Frachtberechnung kein Absender vor dem anderen bevorzugt werden soll. (Einleitung S. 6.) Die Vorschrift der Frachtberechnung nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig publizirten Tarife giebt jedem die Möglichkeit der Kontrolle gleichmäßiger

Behandlung. Diese Vorschrift ist obligatorisch d. h. die Berechnung der Fracht muß in dieser Weise erfolgen. Unter „Tarifen“ ist zwar im weiteren Sinne nicht bloß das eigentliche Verzeichniß der Fahr- und Frachtpreisansätze zu verstehen, sondern die Gesamtheit derjenigen Modalitäten, unter welchen eine Eisenbahnverwaltung die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehre dem Publikum ankündigt — wie das R.-D.-G.-G. unter Bezugnahme auf Art. 45 der deutschen Reichsverfassung in Verbindung mit der Ausdrucksweise des ehemaligen Betriebsreglements §§ 52, 53, 54, 59, 60 und 61 zutreffend ausgeführt hat. Vgl. Erl. des R.-D.-G.-G. v. 7/6 1876 Entsch. Bd. 21 S. 108. Indes ist hier, wo es lediglich auf die Berechnung der Fracht ankommt, das Wort „Tarif“ in der Beschränkung auf das eigentliche Verzeichniß der Frachtpreisansätze gebraucht, während es in den folgenden Sätzen im weiteren Sinne angewandt ist.

Die Berl.-Ord. enthält keine Bestimmung über die materielle Bildung der Tarife selbst, weder Normen über die Höhe der Transportpreise noch über die sonstigen Modalitäten der Berechnung, sowie die Art und Form ihrer Feststellung und Genehmigung, sondern beschränkt sich lediglich auf die Vorschrift, daß nach Inhalt der bestehenden Tarife die Fracht zu berechnen ist, und sodann auf zwei bestimmte Voraussetzungen, welche die bestehenden Tarife erfüllen müssen, um als Grundlage für die Frachtberechnung im internationalen Verkehre zu dienen: sie sollen 1. zu Recht bestehen, und 2. gehörig veröffentlicht sein.

Hierzu tritt dann als dritte aus Absatz 3 des § 7 zu entnehmende Voraussetzung, daß Preiẞermäßigungen oder sonstige Begünstigungen gegenüber den veröffentlichten Tarifen verboten und nichtig sind.

Nach welchem System die Tarife zu bilden sind, sowie ob staatliche Feststellung oder Genehmigung derselben erforderlich ist und der Publikation vorangehen muß, ist nicht bestimmt. Alles dies ist dem Partikularrecht überlassen und richtet sich nach den Konzessionen, Statuten und Landesgesetzgebungen der einzelnen Bahnen. Fast überall haben sich die Staaten in Gesetzen und Konzessionen die Feststellung der Tarife, ihrer Abänderungen und insbesondere Erhöhungen in mehr oder weniger ausgedehntem Maße vorbehalten.

Obligatorisch sind nur folgende zwei Voraussetzungen in Betreff der der Berechnung zu Grunde zu legenden Tarife:

1. Die Tarife müssen zu Recht bestehende sein. Es ist damit der Vorschrift Ausdruck gegeben, daß — abgesehen von der gehörigen Veröffentlichung — die zur Anwendung zu bringenden Tarife allen rechtlichen Voraussetzungen der Reichs- und Landesgesetzgebung (in Bezug auf die Bildung, Form, Feststellung, Genehmigung etc.) entsprechen müssen und die Anwendung von Tarifen unrichtig ist und die im § 61 Abs. 4 bezeichneten Folgen nach sich zieht, wenn sie nicht zu Recht bestehen.

2. Die Tarife müssen gehörig veröffentlicht sein.

a) Ihrem Umfange nach erstreckt sich die Veröffentlichungspflicht ausnahmslos auf alle Tarife, sowohl neu einzuführende, wie Änderungen, Ermäßigungen oder Erhöhungen bereits eingeführter Tarife, gleichviel, ob und in welcher Weise ihre Feststellung und Genehmigung erfolgt ist und gleichviel,



welcher Art der Tarif ist, also sowohl Güter- wie Personen-Tarife, Lokal- wie direkte (Verbands-)Tarife, Normal- und Ausnahme-Tarife, Transit-Tarife, Differential-Tarife, auch Tarife, welche nur den Versand einer außerdeutschen Station nach deutschen Empfangsstationen (Erl. d. R.-E.-B.-V. 26/11. 1877 Nr. 10550.) betreffen. Sie umfaßt endlich nicht nur die eigentlichen Frachtsätze, sondern auch die Nebengebühren nebst den Bestimmungen über ihre Anwendung und Berechnung (Tarifvorschriften). Dagegen gehören Anschluß-, Anrücke-, Übersuhr- u. Gebühren auf Anschluß- und Nebengeleisen zur Verbindung der öffentlichen Verkehrsstrecken mit einzelnen industriellen Etablissements, Lagerplätzen, Magazinen u., Zechenfrachten bei der Verbindung mit Bergwerken, Hütten u., weil das Kriterium des öffentlichen Verkehrs fehlt, nicht hierher, erfordern also auch nicht die Publikation, sowie die gleichmäßige Anwendung der Sätze und sonstigen Beförderungs-Bedingungen.

b) Über die Art und Form der Veröffentlichung enthält die Verk.-Ord. nähere Bestimmungen nicht. Sie bestimmt nur, daß die Tarife gehörig zu veröffentlichen sind. Soweit hierüber die Konzessionen, Statuten oder Landesgesetze und Verordnungen Bestimmungen nicht enthalten, wird daher nach dem Zwecke der Vorschrift die Veröffentlichung so vollständig, verständlich, umfassend und dem Publikum zugänglich und offenkundig erfolgen müssen, daß eine Unkenntniß der Tarife auf Seite der Betheiligten ohne deren eigene Verschuldung nicht anzunehmen ist. Goldschmidt's Zeitschr. f. d. ges. R.-Recht, Bd. IV, S. 594 f. Entsch. d. R.-O.-S.-G., Bd. 21, S. 108. Bering in Gruchot's Beitr., Bd. 21, S. 410. Zur gehörigen Veröffentlichung genügt in der Regel nicht allein der Aushang in und bei den Expeditionskontakten, Billetschaltern u. oder die Ankündigung in einem Lokalblatte, sondern es ist die Anzeige in hierzu geeigneten, in dem betreffenden Verkehrsgebiete verbreiteten Zeitungen, welche gewöhnlich von der betreffenden Verwaltung eingefür allemal benützt werden, erforderlich. Dagegen reicht es in Rücksicht auf den meist erheblichen Umfang der Tariftabellen und ihrer Abänderungen aus, daß nur die Thatsache der Herausgabe, der Erhöhung oder Erniedrigung des Tarifes im Allgemeinen öffentlich bekannt gemacht und zugleich diejenige Stelle bezeichnet wird, wo der neue beziehungsweise abgeänderte Tarif in extenso eingesehen beziehungsweise erworben werden kann.

Die Art der Publikation ist übrigens zumeist durch Gesetz oder auch Verordnungen und Vorschriften der betreffenden Aufsichtsbehörden geregelt worden. Den preußischen Staatsbahnen ist vorgeschrieben, daß sie zur Publikation der Einführung von Tarifen und der Tarif-Änderungen bis auf weiteres den Reichsanzeiger zu benutzen haben. Dasselbe ist den preußischen Privateisenbahnen anempfohlen worden. (Min.-Erl. v. 12. Febr. 1875, II, 1816 und 24. April 1875, II, 7298.) Publikationen über Gütertarife, sowie Änderungen dieser Tarife sind seitens der Verwaltungen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vereinbarungsgemäß in dem Inseratentheile der Vereinszeitung zu veröffentlichen. Publikationen in Tarif- und Verkehrs-Angelegenheiten, welche die lediglich für Rechnung des Preußischen Staates verwalteten Bahnen betreffen, haben die Regierungs-Amtsblätter unentgeltlich aufzunehmen. (Min.-Erl. vom 6. Mai 1881, E.-V.-Bl. S. 164.) Die Publi-

lation der Tarife und Tarif-Änderungen durch Einführung und Bekanntgabe im Instruktionswege ist unzureichend und vorschriftswidrig. (Erl. d. R.-E.-M. vom 12. Oktober 1877, Nr. 9094, des preuß. S.-M. vom 30. August 1878, II/IV T. 4433, v. 13. Januar 1879, II T. 25, v. 5. April 1879, II/V T. 1746 und v. 23. September 1882, IIb T. 5550.) Ist aber die Publikation des Tarifs demungeachtet nur im Instruktionswege erfolgt, so muß jedenfalls die Aufhebung eines solchen Tarifs, da er doch tatsächlich zur Anwendung gekommen, publiziert werden. (Erl. d. R.-E.-B.-M. 1/3. 1880 Nr. 1222.) Auch die Übertragung eines Tarifs — wenngleich in Form und Inhalt unverändert — auf eine andere Verbandsroute, ist als die Eruirung eines neuen Tarifs anzusehen und bedarf der Publikation. (Erl. d. R.-E.-B.-M., 11/15. 1877, Nr. 9862.)

Bei der Publikation neuer Tarife müssen nicht nur diejenigen alten Tarife, welche beseitigt werden, genau bezeichnet werden, sondern auch in denjenigen Fällen, in welchen ältere Tarife nur theilweise aufgehoben werden oder in welchen ausnahmsweise die alten Tarife über Konkurrenzrouten noch in Geltung bleiben sollen, die betreffenden Verkehrsrelationen möglichst genau angegeben werden, um das Publikum über die geltenden Tarife nicht im Zweifel zu lassen. (Preuß. Min.-Erl. v. 14. März 1878, E.-B.-Bl. S. 89.) Bei der Einführung neuer Tarife ist es auch thunlichst zu vermeiden, daß die in der öffentlichen Bekanntmachung bezeichneten Termine nicht innegehalten werden oder daß alte Tarife — der vorangegangenen öffentlichen Bekanntmachung zuwider — bis auf Weiteres wieder in Geltung gesetzt werden. Tarifänderungen sind nicht eher zur öffentlichen Kenntniß zu bringen, als bis über dieselben unter den beteiligten Verwaltungen vollständiges Einverständnis erzielt ist. Sollte gleichwohl in einzelnen Fällen eine nachträgliche Änderung der zur öffentlichen Kenntniß gebrachten Tarife in Folge unvorhergesehener Umstände nicht zu vermeiden sein, so ist — abgesehen von der Einholung der aufsichtsseitigen Genehmigung — jedenfalls für den rechtzeitigen Erlass einer berichtigenden Bekanntmachung Sorge zu tragen. (Erl. d. R.-E.-M. v. 17/12. u. 18/12. 1878 Nr. 11931 u. 12666.)

c) Es entsteht die Frage, welche Folgen eine unterlassene oder nicht gehörig bewirkte Publikation der Tarife und deren Abänderungen nach sich zieht? Was den Staat anlangt, so wird dieser die ihm gesetzlich oder konzeßionmäßig etwa zustehenden Straf- und Zwangsmittel zur Anwendung bringen können. Der Absender ist nach allgemeinen Rechtsregeln, da er sich die Berechnung der Fracht nur nach den gehörig publizierten Tarifen gefallen zu lassen braucht, an die nicht oder nicht gehörig publizierten Tarife nicht gebunden, sondern kann die Berechnung nach den bisherigen Tarifen verlangen und einen etwaigen höheren Betrag des neuen Tarifs ablehnen, beziehungsweise bereits zu viel Bezahltes zurückfordern. (Erl. d. R.-E.-B.-M. 21/5. 1875, Nr. 3245.)

Auß der Verpflichtung der Eisenbahn, die Tarife „gehörig“, d. h. ordnungsgemäß, vollständig und richtig zu publizieren, folgt auch ihre Verantwortlichkeit für Druckfehler und sonstige Unrichtigkeiten in den publizierten Tarifen. Wenngleich § 7 die publizierten Tarife als für die Frachtberech-

nung maßgebend hinstellt, so ist hierbei doch vorausgesetzt, daß diese den behördlich *z.* festgestellten und genehmigten genau entsprechen, und daß mithin der beiderseitige Kontraktswille auf die Anwendung der festgestellten und dementsprechend publizirten Tarife gerichtet war. Daraus folgt einerseits, daß, wenn die Fracht in Folge von Druckfehlern *z.* zu hoch berechnet war, die Eisenbahn das zuviel Gezahlte zurückzahlen muß. Andererseits ist sie zwar berechtigt, das aus gleichem Anlaß zu wenig Erhobene nachzufordern. Doch kann in diesem letzteren Falle dem Zahlungspflichtigen das Recht nicht verjagt werden, den ihm durch die irrige Publikation entstandenen Schaden *compensando* gegen die Eisenbahn geltend zu machen. (Eger, d. Frachtrecht, 2. A. II, S. 395; Entsch. d. Reichsger. v. 11/3. 1882, Eisenbahnrechtl. Entsch. II, S. 236 f.)

Der Absender kann die Eisenbahn aber auch für den ihm mittelbar entstandenen Schaden verantwortlich machen, wenn er *z.* B. nachzuweisen vermag, daß er durch die vorschriftswidrige Publikation höherer Tariffätze, während Konkurrenten Kunde von dem zeitweiligen Fortbestehen eines Theiles der bisherigen niedrigeren Tariffätze erlangt hatten, hinsichtlich seines Geschäftsbetriebes in Schaden gerathen sei, da den Eisenbahnverwaltungen die Verbindlichkeit obliegt, die maßgebenden Tarife — und zwar ohne durch dabei gemachte unrichtige Angaben irre zu leiten — rechtzeitig und vollständig zu publiziren. Auch kann nicht bezweifelt werden, daß die in Rede stehende culpa nach den Grundsätzen über die Verlegung obligatorischer Pflichten vertreten werden muß, zu welchen letzteren auch diejenigen gehören, welche unmittelbar aus den Gesetzen entspringen. (Entsch. d. R.-L.-S.-G. v. 9/5. 1876, Entsch. Bd. 20, S. 373.)

Dagegen wird die Bahn ihrerseits, wenn der neue Tarif niedrigere Sätze enthält, als der alte, nicht auf den Grund hin, daß ersterer nicht gehörig *z.* publizirt worden sei, Nachforderungen erheben können, da sie aus eigenem Verschulden Vortheile für sich nicht herleiten darf. Als nicht gehörig publizirt gilt der neue Tarif nicht bloß dann, wenn er nicht in die hierzu bestimmten Zeitungen *z.* aufgenommen worden ist, sondern auch, wenn er nach den bestehenden Bestimmungen nicht rechtzeitig oder nicht mit der erforderlichen Staats- *z.* Genehmigung publizirt worden ist. Aus der nicht gehörig oder nicht erfolgten Publikation eines Tarifs oder einer Tarifabänderung darf aber der Absender bezw. Empfänger nicht etwa den Einwand herleiten, er sei zur Frachtzahlung überhaupt nicht verpflichtet, weil eine Vereinbarung über den Frachtpreis zwischen ihm und der Bahn nicht vorliege. Vielmehr gilt alsdann präsumtiv der bisherige rite publizirte Tarif. Handelt es sich aber um einen ganz neuen Tarif (*z.* B. für eine neue Strecke, für eine neue Art von Gütern *z.*), so ist allerdings die Bahn mangels gehöriger Publikation nicht befugt, diesen ohne weiteres zur Anwendung zu bringen, keineswegs: fällt ihre Frachtforderung ganz fort, sondern sie muß deren Angemessenheit speziell erweisen (was ihr bei rite publizirtem Tarife nicht obliegt). Im übrigen gelten für die Folgen nicht gehöriger Publikation in erster Reihe die bestehenden Spezialbestimmungen der einzelnen Landesgesetze, Spezialreglements, Verordnungen *z.*

Die „Berechnung der Transportpreise“ nach den Bestimmungen der Tarife liegt der Regel nach der Gütererpedition ob, nachdem der Absender mit den im § 51 vorgeschriebenen Angaben den Frachtbrief ausgefüllt hat und deren Prüfung (Inhalt, Gewicht etc., § 53) durch die Gütererpedition erfolgt ist. Sie bedient sich zur Berechnung der auf der rechten Hälfte des Frachtbrief-Formulars befindlichen Note, wobei zuerst die aufgegebene Nachnahme in die Note zu übertragen und die Provision dafür auszuwerfen, demnächst die eigentliche Fracht unter Angabe des Einheitsfrachtsatzes für 100 Kilogramm nebst den Zuschlägen für Interessedeclaration zu berechnen, und zuletzt die etwa zur Erhebung kommenden Nebengebühren auszuwerfen sind. Die Gütererpedition ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die Note sowohl die bei der Frankirung erhobenen, als auch die sämtlichen vom Empfänger einzuziehenden Beträge deutlich und vollständig nachweist; die Frachten sind in dem Frachtbriefe genau auszuwerfen, damit dem Empfänger nicht die Möglichkeit entzogen wird, eine Prüfung der in Ansatz gebrachten Frachten vorzunehmen.

23) Durch Abs. 2 wird die bereits vorher theils gesetzlich, theils im Wege § 7. der Vereinbarung für sämtliche deutsche Eisenbahnen bestehende Vorschrift, Abs. 2. daß, abgesehen von der Publikation der Tarife und Tarif-Änderungen ohne Erhöhung der Transportpreise bei bezw. vor dem Inkrafttreten derselben, Tarif-Änderungen mit Erhöhung der Transportpreise sechs Wochen vor der Anwendung öffentlich bekannt zu machen sind, (Erl. d. R.-E.-M. v. 8. Januar 1876, Nr. 13275) reglementarisch festgesetzt. Diese Vorschrift bedingt, daß in der Bekanntmachung auf die betreffenden Tarifierhöhungen hingewiesen wird, sowie ferner, daß die Erhöhungen jedenfalls sechs Wochen vor der Anwendung ihrem vollen Umfange nach feststehen und in Ermangelung einer detaillirten Angabe von in dem Publikandum näher zu bezeichnenden Dienststellen dem Publikum auf desfallige Anfrage genau mitgetheilt werden müssen. (Erl. d. R.-E.-M. v. 21./5. 1875, Nr. 3245 u. 20. Febr. 1881, Nr. 608.)

Abs. 2 umfaßt nicht nur Tarifierhöhungen d. h. jede unmittelbare zahlenmäßige Herauffetzung bestehender Transportpreise, sondern auch jede Erschwerung der Transport-Bedingungen, wozu auch jede Zurückziehung von ohne Zeitbegrenzung gewährten Transport-Erleichterungen, jede Berichtigung publizirter Tariffsätze, welche dadurch eine Erhöhung erfahren, sowie jede Aufhebung und Einschränkung direkter Expeditionen, wenn damit eine Vermehrung der Transportkosten — auch nur mittelbar — verbunden ist, zu rechnen sind (vergl. Erl. R.-E.-B.-M. 20./2. 1881, Nr. 608. Preuß. Min.-Erl. v. 11./2. 1879, IV./II. T. 7362, E.-B.-Bl. 1881. S. 131—134), nicht aber Änderungen der Fahrpreise, welche durch Fahrplanänderungen herbeigeführt werden (Erl. d. R.-E.-M. zu § 7 Abs. 2).

Die Publikation bloßer Tarif-Änderungen muß — abgesehen von Tarif-Erhöhungen — spätestens am Tage des Inkrafttretens derselben bewirkt werden, auch bei Verbands-Tarifen (Erl. R.-E.-B.-M. 1./11. 1875). Aus den Publikationen selbst muß aber hervorgehen, ob mit der Tarif-Änderung zugleich eine Tarif-Erhöhung verbunden ist. Es bedarf eines ausdrücklichen Hinweises darauf, daß die Tarif-Änderung eine Erhöhung in

sich schließt (Erl. d. R.-E.-M. 20./2. 1881, Nr. 608. Preuß.-Min. Erl. v. 12./11. 1875).

Für die Berechnung der sechswöchentlichen Publikationsfrist ist nicht das Datum des Publikandum, sondern der Tag der wirklich erfolgten Publikation maßgebend (Erl. d. R.-E.-M. 20./2. 1881. Preuß. Min.-Erl. 16./4. 1881 E.-M.-Bl. S. 132). Die Publikation der Tarif-Erhöhungen kann nur in dem Falle als den Anforderungen des § 7 entsprechend erachtet werden, wenn in der betreffenden Bekanntmachung ausdrücklich auf die Erhöhung der Tarife aufmerksam gemacht und die Bekanntmachung mindestens 6 Wochen vor dem Termine, mit welchem inhaltlich der Bekanntmachung die bis dahin bestanden niedrigeren Sätze aufgehoben werden sollen und demnächst auch wirklich aufgehoben werden, erfolgt ist. Demgemäß hat in dem Falle, wenn die erhöhten Tarife aus irgend einem Grunde nicht von dem in Aussicht genommenen Tage ab zur Anwendung gelangen und die niedrigeren Frachtsätze noch einige Zeit „bis auf Weiteres“ bestehen bleiben sollen, die weitere Bekanntmachung, mittelst welcher die wirkliche Einführung der erhöhten Tarife angekündigt wird, ebenfalls mindestens 6 Wochen vor dem betreffenden Termine zu erfolgen (s. Preuß. E.-M.-Bl. 1878, S. 89). Auch in den Fällen, in denen ein Tarif vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs ermäßigt worden ist, ist die Wiedererhöhung an die Frist von 6 Wochen geknüpft.

Ein Erl. des Preuß. Min. der öff. Arb. v. 29. Febr. 1892 (E.-M.-Bl. S. 53) bezeichnet es im Interesse von Handel und Verkehr für erwünscht, Änderungen der Tarife möglichst frühzeitig zu veröffentlichen, insbesondere Tarifierhöhungen soweit möglich schon etwa 3 Monate vor Eintritt der Gültigkeit.

§ 7. 24) Abs. 3 ist eine selbstverständliche Konsequenz des im Abs. 1 ausgesprochenen Grundsatzes. Es sind sowohl die zahlenmäßigen Herabsetzungen der veröffentlichten Tarife gemeint, wie auch jede, sei es unmittelbare oder auch nur mittelbare Vergünstigung eines oder mehrerer Absender vor den anderen in Betreff der Transportbedingungen d. h. die Gewährung von f g. „Refaktien“ in jeder Form und unter jedweder Bezeichnung. Dahin gehört z. B. jede vertragmäßige Vergütung, welche seitens einer Eisenbahn größeren Versendern, Spediteuren, Lagerplatzpächtern für das zur Bahnbeförderung übergebene Gut eingeräumt wird, sei es in Gestalt von freier Fahrt (Freifahrikarten), Provision an Agenten nach dem Verhältniß der aufgegebenen Transportmenge oder der ankommenden Frachteinnahmen, Vermietung von Lagerräumen und Lagerplätzen, bei welcher die Höhe der Miethe von dem Umfange der vom Miether der Bahn zugeführten Transporte abhängig gemacht ist oder den Miethern eine Konventionalstrafe aufgelegt wird für den Fall, daß sie ein bestimmtes Jahresquantum über die betreffende Bahn nicht verfrachten.

Grundsätzlich sind nicht allgemein publizierte Tarif-Ermäßigungen und sonstige Transportvergünstigungen zu Gunsten einzelner Absender unzulässig. Dies gilt auch für Sendungen des Staates und des Reiches. Sendungen für Privatrechnung dürfen nicht ungünstiger behandelt werden, als fiskalische Sendungen, und ebenso wenig sind die Sendungen einer fiskalischen Station



anders zu behandeln, wie die anderer fiskalischen Stationen. Jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung ist „verboten und nichtig“. Das Wort „verboten“ ist öffentlichrechtlich und weist darauf hin, daß jede derartige Abrede im Aufsichtswege zu rügen und zu beseitigen ist. Das Wort „nichtig“ dagegen trifft die privatrechtliche Seite. Indem die Ermäßigung für nichtig erklärt wird, sind auch alle auf Grund derselben eingegangenen einzelnen Frachtgeschäfte in Hinsicht auf die unstatthafte Preisvereinbarung nichtig, d. h. rechtlich wirkungslos, und können insoweit von beiden Theilen angefochten, bezw. es kann demungeachtet die Frachtberechnung nach den zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarifen (Abs. 1) verlangt werden. Auch die Frage, ob ein dritter Interessent aus der ungleichmäßigen Behandlung Schadenersatzansprüche gegen die betreffende zuwiderhandelnde Eisenbahnverwaltung herleiten kann, ist hiernach zu bejahen.

25) Abs. 4 enthält eine Ausnahme von der Bestimmung des Abs. 3 zu § 7. Gunsten der Transporte für öffentliche und milde Zwecke sowie im dienstlichen Interesse der Eisenbahnen. Dahin gehören insbesondere die durch die Reichsverfassung oder Reichsgesetzgebung bestimmten Transportermäßigungen und Erleichterungen zu Gunsten der Reichs-, Militär-, Post-, Telegraphen- und Zoll-Verwaltung, ferner Begünstigungen bei den zum eigenen Bau, Unterhalt und Betrieb einer jeden Bahn erforderlichen Transporten — sowie für milde und öffentliche Zwecke mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde. Abs. 4.

## § 8.

### Zahlungsmittel.

Außer den gesetzlichen Zahlungsmitteln ist, wo das Bedürfnis vorhanden, auch das auf den ausländischen Nachbarbahnen gesetzlichen Kurs besitzende Gold- und Silbergeld — jedoch mit Ausschluß der Scheidemünze — zu dem von der Verwaltung festzusetzenden und bei der betreffenden Abfertigungsstelle durch Anschlag zu veröffentlichen Kurse anzunehmen, insoweit nicht der Annahme ein gesetzliches Verbot entgegensteht.<sup>26)</sup>

26) § 8 enthält die zur wesentlichen Erleichterung des Verkehrs gegebene Vorschrift, daß — außer den gesetzlichen Zahlungsmitteln, sc. den reichs- und landesgesetzlich zugelassenen — da, wo das Bedürfnis vorhanden, auch das auf den ausländischen Nachbarbahnen gesetzlichen Kurs besitzende Gold- und Silbergeld, mit Ausschluß der Scheidemünze, anzunehmen ist. Die Verpflichtung zur Annahme besteht also nicht mehr, wie nach § 6 Abs. 2 des alt. Regl., unbedingt, sondern nach Maßgabe des Bedürfnisses, also vornehmlich in Grenzstationen, größeren Städten, Kurorten &c. Darüber, ob ein Bedürfnis hierzu vorhanden, entscheidet die Landesaufsichtsbehörde event. das Reichseisenbahnamt. Der Ausdruck „Nachbarbahnen“ ist nicht sehr bestimmt. Es sind darunter aber wohl nur die direkt anschließenden Bahnen zu verstehen, in dieser Beschränkung aber nicht nur inländische, sondern auch ausländische. § 8.

Außer Gold- und Silbergeld müssen natürlich auch die sonstigen in dem betreffenden Staate vorgeschriebenen gesetzlichen Zahlungsmittel zugelassen werden. Der Kurs soll von der Eisenbahnverwaltung festgesetzt und bei der betr. Abfertigungsstelle durch Anschlag publiziert werden. Die Festsetzung darf der Natur der Sache nach nicht willkürlich gegriffen sein, gegen zu niedrige Festsetzung wird dem Publikum die Beschwerde bei der Aufsichtsbehörde zugestanden werden müssen. Etwaige gesetzliche Verbote schließen die Annahme der bezüglichen Geldsorten aus. (Vergl. Allg. Abf.-Vorschr. § 37 Zus.-Best. III. § 38 Zus.-Best. VI und § 76 Abf. 3 u. 4.)

## § 9.

### Haftung der Eisenbahn für ihre Leute.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.<sup>27)</sup>

§ 9. <sup>27)</sup> Dem Frachtführer liegt die Pflicht für die vertragmäßige Ausführung des Transportes ob; er hat dafür Sorge zu tragen, daß der Transport unverfehrt und rechtzeitig an den Empfänger gelangt, und haftet daher für den Schaden, der von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung durch Verlust, Minderung, Beschädigung oder Verspätung entsteht. Das H.-G.-B. (Art. 395) hat in Bezug auf diese Haftpflicht in Übereinstimmung mit anderen Frachtrechten die strengen Grundsätze des römischen receptum angenommen und nur in Betreff der Verspätung eine mildere Haftpflicht eintreten lassen (Art. 397.) Nach dem Prinzipie des receptum ist der Transport ein Werk. Der Frachtführer übernimmt das Gut mit der Zusage, es in unverfehrttem Zustande abzuliefern, soweit dies mit vernünftigen Mitteln überhaupt möglich ist. Wie er diesen Erfolg herbeiführt, ist also seine Sache. Da seine Thätigkeit vom Absender bezw. Empfänger wenig oder gar nicht kontrolirt und ein Beweis für sein etwaiges Verschulden in der Regel nicht geführt werden kann, so ist ihm die strengste Haftpflicht auferlegt, er haftet sowohl für seine eigenen Handlungen und Transportmittel wie auch für seine Leute zc. unbedingt und ferner für die Handlungen dritter und für Naturereignisse insoweit, als dieselben durch menschenmögliche Vorsicht abgewendet oder in ihren Folgen unschädlich gemacht werden können. Der Frachtführer vertritt mithin selbst Zufall bis an die Grenze der höheren Gewalt. Die Schadenersatzklage ist durch die bloße Thatsache der Beschädigung oder des Verlustes des zum Transporte aufgegebenen Gutes an sich begründet. Gegen diese Klage stehen dem Frachtführer nur drei Einreden zu, nämlich: 1. die Einrede der höheren Gewalt, 2. des eigenen Verschuldens, 3. der natürlichen Beschaffenheit des Gutes (§ 75). Nur für Verspätung ist eine etwas mildere Haftpflicht zugelassen (§ 86).

Art. 400 H.-G.-B. giebt nun in Konsequenz dieses strengen Haftpflichtprinzips in subjektiver Hinsicht dem Grundsatze Ausdruck, daß der Frachtführer für seine Leute und für andere Personen, deren er sich bei Ausführung des

von ihm übernommenen Transporte bedient, d. h. für sein gesammtes, an der Ausführung desselben beteiligtes Dienst- und Hülfspersonal zu haften verpflichtet ist.

§ 9 Verf.-Ord. macht diesen Grundsatz des Art 400 H.-G.-B. unverändert auch zu einem reglementarischen, erweitert denselben jedoch noch insofern, als § 9 nach seiner Stellung unter den allgemeinen Bestimmungen nicht nur, wie Art. 400 H.-G.-B. für den Gütertransport, sondern auch für den Personentransport Geltung hat, somit auf alle von der Eisenbahn übernommenen Transporte ausnahmslos zur Anwendung zu bringen ist.

Unter Eisenbahn ist hierbei jede Eisenbahn zu verstehen, welche an einem Transporte innerhalb des Geltungsgebiets des H.-G.-B. bezw. der Verf.-Ord. theilhaft ist, denselben übernommen hat. Der Umfang der Haftung der Eisenbahn für ihre Leute zc. ist bei Gütern durch die bezüglichen Bestimmungen des H.-G.-B. und der Verf.-Ord., bei Personen durch die betr. Normen des allgem. bürgerl. Rechts und der Verf.-Ord. begrenzt. Soweit die Eisenbahn hiernach selbst für eigene Handlungen zu haften hat, hat sie auch die ihrer Leute zc. zu vertreten und darf folgeweise auch nur diejenigen Einreden bezüglich deren schadenbringender Handlungen und Unterlassungen erheben, die sie in Betreff ihrer eigenen Handlungen zc. würde geltend machen können. Es genügt nicht, daß sie ihre Sorgfalt in der Auswahl und Aufsicht (*diligentia in eligendo vel inspiciendo*) der Leute zc. nachweist, sie hat vielmehr, unbedingt für dieselben aufzukommen. Sie kann sich auch durch den Einwand nicht befreien, daß irgend eine Arglist (Betrug, Veruntreuung) oder ein Verschulden ihrer Leute zc. den Schaden herbeigeführt habe. Sie hat vielmehr auch alle hierdurch herbeigeführten Schäden zu vertreten. Ebenso ist der Beginn, die Dauer und das Ende der Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute ganz nach den Grundsätzen für ihre eigenen Handlungen zu beurtheilen, d. h. sie haftet für ihre Leute zc. von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung.

Aus dem Wesen dieser Haftpflicht ergeben sich nur folgende Einschränkungen: 1) die Haftpflicht des § 9 beschränkt sich auf diejenigen Organe, welche dem eigentlichen Transportgewerbe der Eisenbahn angehören. „Ausführung des Transports“ ist im engeren Sinne zu nehmen. Es ist darunter also nicht der gesammte Eisenbahndienst in allen seinen Zweigen und das darin angestellte und beschäftigte Personal zu verstehen, sondern nur der Dienst der eigentlichen Transportverwaltung, das für die Ausführungsgeschäfte des Transportbetriebes angestellte, den Transport vorbereitende, durchführende und vollendende Personal, also vornehmlich das Güterexpeditionspersonal, sowie die die Transportmittel unterhaltenden und bedienenden Leute, nicht aber die in anderen Geschäftszweigen der Eisenbahnverwaltung (Kassen-, Rechnungs-, Buchhaltungs- zc. Dienst) beschäftigten Organe. Die Eisenbahn ist nach § 9 nur für diejenigen Leute zc. verantwortlich, die in ihrem Frachtgewerbe angestellt sind, alle anderen sind nicht ihre Leute zc. in ihrer Eigenschaft als Frachtführer. 2) Aber auch für diesen engeren Kreis von Angestellten haftet die Eisenbahn nach § 9 nur insoweit, als sie den Schaden in Ausübung ihrer Dienstfunktionen





(2) Sonderfahrten werden nach dem Ermessen der Verwaltung gewährt.<sup>31)</sup>

(3) Für den Abgang der Züge sind die Stationszuhren maßgebend.<sup>32)</sup>

Für Sonderzüge, Beförderung von einzelnen besonders gestellten Personen-, Kranken- und Gepäckwagen kommen folgende Bestimmungen in Anwendung:

#### A. Sonderzüge.

1. (1) Für Sonderzüge sind für das Tarifkilometer zu vergüten:

a) für die Lokomotive . . . . . 1,20 Mark,

b) für jede Achse eines auf Verlangen gestellten Personenwagens . . . . . 0,40 „ ,

c) für jede Achse eines auf Verlangen oder auch den bahnpolizeilichen Bestimmungen zufolge gestellten anderen Wagens . 0,20 „ ;

mindestens werden jedoch 4 Mark für das Tarifkilometer und 100 Mark im ganzen erhoben.

(2) Die Gebühr unter a) kann für diejenigen Strecken, auf welchen mit Rücksicht auf die Belastungs- und Neigungs-Verhältnisse mehr als eine Lokomotive verwendet werden muss, für jede verwendete Lokomotive zur Berechnung gezogen werden.

(3) Bezüglich des Mindestbetrages von 100 Mark werden bei Sonderzügen, bei denen Hin- und Rückfahrt innerhalb 24 Stunden erfolgt, beide Fahrten als eine Fahrt gerechnet.

2. (1) Werden auf den ausdrücklichen Wunsch des Bestellers besonders bezeichnete Wagen gestellt, so sind die Beförderungskosten der Wagen auf Strecken, welche der Sonderzug nicht befährt, sowohl für die Hin- als für die Rückbeförderung mit 7 Pfennig für die Achse und das Tarifkilometer zu erstatten. Werden die Wagen auf einem anderen Wege als auf dem Hinwege nach der Heimatstation zurückgeführt, so dürfen dem Besteller gleichwohl keine höheren Kosten für den Leerlauf berechnet werden, als wenn die Wagen auf dem ursprünglichen Hinwege zurück-



**B. Personen-, Kranken- und Gepäckwagen.**

1. Die Einstellung von Salon-, Schlaf- oder sonstigen Personenwagen, sowie von Gepäck- und Krankenwagen, ohne Rücksicht darauf, ob dieselben Eigenthum der Reisenden oder der Bahnverwaltung sind, kann mit Genehmigung derjenigen Verwaltung, von deren Station der Wagen eingestellt wird, gestattet werden.
2. Für die Benutzung der eingestellten Salon-, Schlaf- oder Personenwagen sind ohne Rücksicht auf die Achsenzahl Fahrkarten I. Klasse der betreffenden Zuggattung für diejenigen Personen, welche den Wagen benutzen, mindestens jedoch für zwölf Personen für jeden eingestellten Wagen zu lösen (siehe jedoch Ziffer 6). Hierbei werden auch Rückfahr- und Rundreisekarten sowie sonstige Fahrkarten zugelassen, welche zur Benutzung der ersten Klasse berechtigen. Bei Einstellung von bahneigenen Schlafwagen ist daneben eine Gebühr für die Benutzung der Schlafplätze nicht zu erheben.
3. (1) Werden auf den ausdrücklichen Wunsch des Bestellers besonders bezeichnete Wagen gestellt, so sind die Beförderungskosten derselben auf Strecken, welche diese Wagen in keiner Richtung besetzt durchfahren, für die Hin- und bzw. Rückfahrt mit 7 Pfennig für die Achse und das Tarifkilometer zu erstatten. Werden die Wagen auf einem anderen Wege als auf dem Hinwege nach der Heimatstation zurückgeführt, so dürfen dem Besteller gleichwohl keine höheren Kosten für den Leerlauf berechnet werden, als wenn der Wagen auf dem ursprünglichen Hinwege zurückgeführt würde. Im Übrigen bleibt vorbehalten, mit dem Besteller die weiteren Bedingungen zu vereinbaren, unter welchen die gewünschten Wagen überlassen werden.  
(2) Der bezeichnete Vergütungssatz wird ohne Rücksicht darauf erhoben, ob der Wagen einer Eisenbahnverwaltung oder dem Besteller gehört, und wird in dem letzteren Falle auch dann, und zwar für die Hin- und Rückfahrt angerechnet, wenn etwa der Wagen auf besonderes Verlangen vor oder nach der Verwendung behufs Instandsetzung nach einer Werkstätte gesandt werden muss.



diesem übergeordnete Dienststelle) der den Wagen einstellenden Verwaltung auszufertigenden Ausweises auf den Benutzungs- und Leerfahrten des Wagens frei befördert.

28) Die §§ 10—29, welche den Abschnitt III der Verf.-Ord. unter dem Abschn. III. Titel:

**Beförderung von Personen**

III.  
Perso-  
nen-  
Beför-  
derung.

bilden, enthalten, wie diese Überschrift besagt, die Bestimmungen der Verf.-Ord. über die Personenbeförderung. Sie beschränken sich jedoch keineswegs auf Angabe der eisenbahnseitigen Transportbedingungen, Rechte und Pflichten in Betreff des Personentransportvertrags, sondern umfassen zugleich ohne weitere systematische Anordnung und Reihenfolge eine Anzahl Sicherheits- und Ordnungsvorschriften, welche theils aus der Betriebsordnung und Bahnordnung entnommen, theils dieselbe zu ergänzen bestimmt sind und deren Aufnahme in die Verf.-Ord. lediglich Zweckmäßigkeitsrücksichten entsprungen ist.

Zur juristischen Charakterisirung des Personenbeförderungsvertrages sei Folgendes vorausgeschickt: Mit dem Personenbeförderungsvertrage übernimmt der Frachtführer die Verbindlichkeit, Personen von einem Orte zum andern zu befördern. (Reichsger. 27. Jan. 1887. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 237.) Der Personenbeförderungsvertrag ist aber kein Frachtgeschäft im Sinne des H.-G.-B., denn er ist durch Art. 390 H.-G.-B. von der Anwendung des Tit. 5 Buch 4 l. c. ausgeschlossen, wenngleich er im Großbetriebe sich gemäß Art. 272 Alin. 2 Ziff. 3 H.-G.-B. als Handelsgeschäft charakterisirt (Schott S. 460, 461; Endemann, Rechtsgrundlagen S. 219, 220, 248, R. d. Eisenb. S. 672). Indes sind Personen- und Güterbeförderungsvertrag ungeachtet dieses im H.-G.-B. gemachten Unterschiedes ihrem Verkehrszwecke und Rechtscharakter nach eng verwandt. Denn Zweck beider Verträge ist die Uebernahme der Beförderung von Ort zu Ort. Bei beiden kommt es rechtlich nicht sowohl auf die Vollziehung der einzelnen Transporthandlungen, als vielmehr auf deren Resultat, die Anbringung an den Bestimmungsort an, der eine wie der andere stellt sich also seinem Rechtsbegriffe nach nicht als locatio conductio operarum, sondern als loc. cond. operis: Werkverdingungsvertrag dar.

Für den Güterbeförderungsvertrag sind jedoch bei Gestaltung des H.-G.-B. die Regeln der loc. cond. operis nicht allein bestimmend gewesen, es ist namentlich in Beziehung auf die Haftpflicht des Frachtführers für Verlust und Beschädigung des Guts das strengere Prinzip des receptum nantarum 1c. (des Aufnahmevertrages) adoptirt und darnach der Güterbeförderungsvertrag des H.-G.-B. durch die Verbindung der Grundsätze der loc. cond. operis und des receptum zu einem eigenthümlichen und selbstständigen Handelsgeschäfte geschaffen worden. Der Frachtführer haftet hier nicht bloß nach den Regeln der loc. cond. operis für den Schaden, welcher durch die Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers entsteht, sondern darüber hinaus aus dem receptum für allen Schaden, es sei denn, daß er dessen Entstehung durch höhere Gewalt, natürliche Beschaffenheit



trag ausschließen oder beschränken darf (Art. 423 ff.) Zwar bietet die Verf.-Ord. dafür insofern einigermaßen Ersatz, als wenigstens im reglementarischen Wege den Eisenbahnen die Eingehung von Personenbeförderungsverträgen (§ 6 f. Anm. 17—21) sowie die Haftung für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der von ihr übernommenen Transporte bedient (§ 9 f. Anm. 27), die gleichmäßige Behandlung der Passagiere (§ 10 ff.) und der Ersatz für Schaden aus der Nichterfüllung des Vertrages in gewissem Umfange zur Pflicht gemacht sind. Immerhin vermögen aber diese reglementarischen, im Verordnungswege abänderbaren Festsetzungen die reichsgesetzliche Regelung des Personentransportgeschäfts der Eisenbahnen nicht zu ersetzen und bringen überdies obige für den Gütertransport angenommenen Prinzipien keineswegs vollständig zum Ausdruck, so daß de lege ferenda die Normirung des Personentransportgeschäfts der Eisenbahnen durch Gesetz mit dem wachsenden Verkehr ein immer dringender hervortretendes Bedürfnis geworden ist. (Eger, internat. Eisenbahnfracht. S. 132, 133; Rießer, Revis. des S.-G.-B. Abth. 1 S. 95.)

29) § 10 unterscheidet zwischen regelmäßiger Personenbeförderung § 10. (Abs. 1.) und Sonderfahrten (Abs. 2.) Für die regelmäßige Personen- Abs. 1. beförderung sind die Fahrpläne maßgebend; jedoch nur unter zwei Voraussetzungen, daß sie — und zwar vor dem Inkrafttreten — 1) öffentlich bekannt gemacht und 2) auf den Stationen rechtzeitig ausgehängt sind. (Art. 44 d. Reichs-Verfass.) Die Bestimmung ist einerseits dem Staate gegenüber obligatorisch, indem die Eisenbahnen von den Aufsichtsbehörden zu dieser Publikation angehalten werden können, und andererseits dem Passagier gegenüber, indem ihm, falls die Beförderung nicht nach Maßgabe des vor Inkrafttreten publizierten und auf den Stationen ausgehängten Fahrplanes erfolgt, ein civilrechtlicher Schadensersatzanspruch zusteht. (Vgl. § 26 Verf.-Ord. unten Anm. 26 II. Endemann, S.-R. S. 765 und Erl. des Preuß. Minist. d. öffentl. Arb. vom 15. Mai 1882, E.-B.-Bl. S. 174.)

Denn die Eisenbahnen sind reglementarisch zur Beförderung der Personen nach Maßgabe der publizierten Fahrpläne und der Fahrbillets verpflichtet, soweit nicht die im § 6 Ziff. 1—3 der Verf.-Ordnung bezeichneten Gründe entgegenstehen. Die Form der öffentlichen Bekanntmachung ist nicht näher vorgeschrieben. Sie wird in der Regel durch geeignete Zeitungen des betreffenden Eisenbahnbezirks erfolgen und muß jedenfalls ausreichend sein. Über Form und Inhalt des Aushangs der Plakatsfahrpläne s. Satz 2 (Anm. 30) u. Satz 3 (Anm. 31).

Die Fahrpläne sind rechtzeitig auf allen Stationen (sc. des eigenen Bezirks) auszuhängen — und zwar an einem Allen zugänglichen Orte. Unter „Stationen“ sind auch die Haltestellen mit Personenbeförderung zu verstehen. (Erl. d. R.-E.-M. vom 4. Dezember 1878, E.-B.-Bl. 1879 S. 2).

Neben der Publikation und dem Aushang der Fahrpläne auf den Stationen erscheint es angemessen, daß namentlich auch an nicht in unmittelbarer Nähe einer Eisenbahn gelegenen Orten Fahrpläne und Fahrplanänderungen der Bahn, zu deren Rayon jene gehören, leichter als



bisher dem Publikum zugänglich gemacht werden. (Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. vom 12. März 1879 II. T. 1011.) Auf das Bekanntwerden der Fahrpläne in weiteren Kreisen des Publikums soll in jeder geeignet scheinenden Weise hingewirkt werden. Auch ist sorgfältig zu kontrolliren, ob auf den Stationen der eigenen Bahn und auf den Uebergangsstationen benachbarter Bahnen die eingetretenen Fahrplanänderungen rechtzeitig zur Kenntniß des Publikums gebracht sind. (Erl. des Min. v. 2. Oktober 1879 II. T. 6050.)

Vgl. ferner über die Aufstellung und rechtzeitige Bekanntmachung: die Preuß. Ministerialerlasse vom 4. Oktober 1878, E.-B.-Bl. S. 259, 17. September 1879, E.-B.-Bl. S. 154, 27. Februar und 29. Oktober 1880, E.-B.-Bl. S. 114, 512, 3. Januar und 12. Juli 1881, E.-B.-Bl. S. 20, 225, 5. Oktober 1882, E.-B.-Bl. S. 342, 15. Oktober 1884 II a T. 994), sowie die Fahrplan-Vorschriften f. d. Preuß. Staatsbahnen v. 1. Mai 1893. Abschn. I Ziff. 1—3 u. Abschn. III lit. A—G.

<sup>30)</sup> Diese Bestimmung, sowie die des folgenden Satzes sind aus Rücksichten der Zweckmäßigkeit neu aufgenommen worden.

§ 10.    <sup>31)</sup> Absf. 2 überläßt die Gewährung von Sonderfahrten (d. h. die Absf. 2. in den publizirten Fahrplan nicht aufgenommenen Fahrten) dem Ermessen der Verwaltung. (Schott S. 525, Endemann, R. d. E. S. 673.) Das Prinzip der Nichtbegünstigung, welches Art. 422 Min. 3 S.-G.-B. für den Gütertransport aufstellt, ist also für den Personentransport nicht in gleichem Maße adoptirt, sofern es nicht im Aufsichtswege festgehalten wird (f. S. 63). Nur darf in Rücksicht auf Absf. 2 durch die Gewährung von Extrafahrten die fahrplanmäßige Beförderung bei Vermeidung von Ersparnissen nicht gestört werden.

Vgl. Allg. Zus.-Best. betr. A. Sonderzüge B. Beförderung von einzelnen besonders gestellten Personen-, Kranken- und Gepäckwagen: S. 57—61.

Vgl. Allg. Absf. Vorschr. § 9. Vgl. in Betreff der Bahnpolizeilichen Vorschriften über Sonderzüge: Betr.-Ord. § 35 und Bahn-Ord. § 30; f. noch § 13 Absf. 3. Anm. 42.

§ 10.    <sup>32)</sup> Absf. 3 erklärt für den Abgang der Züge die auf den Bahnhöfen Absf. 3. befindlichen Stationsuhren als maßgebend (vgl. §§ 20 und 25 Betr.-Ord. Indes ist hierbei wohl vorausgesetzt, daß sie den bestehenden Bestimmungen gemäß regulirt und in Gang gehalten sind. Denn wenn dieß nicht der Fall, die Uhr also z. B. still steht oder notorisch und erweislich unrichtig geht, so kann sie füglich für den Abgang der Züge nicht maßgebend sein. Nur für den Abgang, nicht auch für die Ankunft der Züge. Der Grund für die Unterscheidung ist nicht ersichtlich, da der Zeitpunkt der Ankunft ebenso wie der des Abgangs rechtlich von Bedeutung ist und streitig werden kann. Für die Ankunft ist also in dubio der Stationsuhr ein maßgebendes Gewicht gegenüber anderen Uhren nicht beigelegt. Für den richtigen Gang der Stationsuhren hat der diensthabende Stationsbeamte zu sorgen. (Preuß. Dienstanzweisung von 1886, § 26, II. a. P. 1540.)

Vgl. das Reichsges., betr. die Einführung einer einheitlichen Zeitbestimmung (der mitteleuropäischen Zeit) in Deutschland. Vom 12. März 1893.

R.-G.-Bl. 1893. S. 93. Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 17. März 1892. E.-B.-Bl. 1892 S. 69. Erl. d. R.-G.-A. v. 19. März 1893. Erl. d. Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 3. April 1893. (E.-B.-Bl. S. 176), wonach ein Unterschied in den Zeitangaben der Uhren auf der Zugangsseite und der Bahnseite der Stationen nicht mehr bestehen darf.

## § 11.

### Fahrpreise. Ermäßigung für Kinder.

(1) Die Fahrpreise werden durch die Tarife bestimmt (§ 7.)<sup>33)</sup> Auf jeder Station ist an geeigneter Stelle ein Tarifauszug auszuhängen oder auszulegen, aus dem die Fahrpreise nach solchen Stationen, für welche direkte Fahrarten verkauft werden, ersichtlich sind.<sup>34)</sup>

(2) Kinder bis zum vollendeten vierten Lebensjahre, für welche ein besonderer Platz nicht beansprucht wird, sind frei zu befördern.<sup>35)</sup> Kinder vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre sowie jüngere Kinder, falls für letztere ein Platz beansprucht wird, werden zu ermäßigten Fahrpreisen befördert.<sup>36)</sup> Finden Zweifel über das Alter der Kinder statt, so entscheidet einstweilen der dienstlich anwesende höchste Beamte.<sup>37)</sup>

### Fahrpreis-Ermässigungen.

#### I. Für Kinder.

Kinder vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahre, sowie jüngere Kinder, falls für sie ein Platz beansprucht wird, werden bei Lösung von einfachen Fahrkarten, Rückfahrkarten, Rundreisekarten (auch von Schnellzugzuschlags- und Ergänzungskarten) zu ermäßigten Sätzen in der Weise befördert, dass für ein Kind eine Karte zum halben Preise mit Aufrundung auf 5 Pfennig, für zwei Kinder eine Karte zum vollen Preise verabfolgt wird. Kinder, für deren Beförderung bezahlt wird, haben Anspruch auf einen vollen Sitzplatz.

#### II. Für Inhaber von Zeitkarten.

Besondere Bestimmungen über die Ausgabe von Zeitkarten sind für jeden Verkehr in einem Theil II des Tarifs enthalten.

#### III. Für Arbeiter.

1. Nach den besonderen Vorschriften der einzelnen Verwaltungen werden Arbeiterkarten für die IV. und da, wo



für grössere Gesellschaften bis zu den Sätzen der Militärfahrkarten dann bewilligt werden, wenn öffentliche Interessen in Frage kommen.

4. Freigepäck wird nicht gewährt.

### **B. Für akademische Ausflüge.**

1. Für Ausflüge, welche von Studirenden akademischer Anstalten (wozu auch Bergschulen, Kunstschulen und Kunstgewerbeschulen zu rechnen sind) unter Leitung von Lehrern zu wissenschaftlichen Zwecken gemeinschaftlich unternommen werden, wird bei einer Theilnehmerzahl von mindestens 10 Personen (einschliesslich der Lehrer) eine Fahrpreisermäßigung in der Weise bewilligt, dass bei Benutzung der III. Wagenklasse der Militärfahrpreis und bei Benutzung der II. Wagenklasse der Fahrpreis der III. Klasse für einfache oder Hin- und Rückfahrt erhoben wird. Bei Benutzung von Schnellzügen ist von jedem Theilnehmer eine Schnellzugszuschlagskarte zum vollen Preise zu lösen. Freigepäck wird in keinem Falle gewährt.
2. Der Antrag ist von dem leitenden Lehrer schriftlich, unter Angabe des Reisezweckes, des Tages der Reise, des Reisezieles, der zu benutzenden Züge und Wagenklasse, sowie der Zahl der Theilnehmer an die Abgangsstation zu richten. Die Anmeldung braucht nicht früher als am Tage vor dem Ausfluge zu erfolgen, wird aber auch bis zum Beginn der letzten Stunde vor Abgang des zu benutzenden Zuges noch berücksichtigt, wenn nicht etwa die Zahl der Theilnehmer die Anforderung besonderer Wagen oder verstärkter Zugkraft und somit eine frühzeitigere Anzeige erheischt.
3. Das Antragschreiben wird von dem Schalterbeamten abgestempelt und dem Führer des Ausflugs zurückgegeben, welcher dasselbe dem Fahrpersonal auf Verlangen vorzuzeigen hat.

### **C. Für Schulfahrten und Ferienkolonien.**

1. Schüler öffentlicher Schulen oder staatlich konzessionirter und beaufsichtigter Privatschulen werden zu gemeinschaft-



öffentlichen Krankenpflege widmen, wozu auch die Anstalten gehören, welche der Pflege von Fallsüchtigen sowie von Blöd- und Schwachsinnigen (Idioten) obliegen, wird Fahrpreisermässigung in der Weise gewährt, dass bei Benutzung der III. Wagenklasse aller Züge der Militärfahrpreis, und bei Benutzung der II. Wagenklasse aller Züge der Fahrpreis von Personenzug-Fahrkarten III. Klasse für einfache oder für Hin- und Rückfahrt erhoben wird.

2. Diese Vergünstigung tritt ein bei Reisen:

- a) zu Revisionszwecken sowie zu Konferenzen der Vorstands-Misglieder;
- b) zur Ausübung der öffentlichen Krankenpflege und zu anderen Reisen, die durch die Ausübung der öffentlichen Krankenpflege veranlasst sind;
- c) bei Versetzung von Krankenpflegern und Krankenpflegerinnen;
- d) zum Gebrauch von Badekuren, zum Besuch von Kur- oder Erholungsorten seitens der Krankenpfleger und Krankenpflegerinnen.

3. (1) Die Fahrkarten zu ermässigten Preisen werden von den Fahrkarten-Ausgabestellen nur auf Grund der von den Vorständen der betreffenden Anstalten und Zweigniederlassungen nach dem vorgeschriebenen Muster ausgestellten und mit dem Abdruck des Vereinsstempels versehenen Ausweise, in welchen Name und Stand der Reisenden, Zweck und Ziel der Reise und die zu benutzende Wagenklasse anzugeben sind, verabfolgt. Die Ausweise werden von dem Schalterbeamten abgestempelt und den Inhabern zurückgegeben, welche dieselben dem Fahrpersonal auf Verlangen vorzuzeigen haben.

(2) Für andere Reisen, namentlich auch für solche, welche von Krankenpflegern auf Ansuchen von Privatpersonen unternommen werden, wird diese Vergünstigung nicht gewährt; ebensowenig für Reisen, welche zum Zwecke des Eintritts in die der öffentlichen Krankenpflege dienenden Vereine und Genossenschaften oder zur Begleitung kranker Personen unternommen werden.

4. Freigepäck wird nur von denjenigen Verwaltungen gewährt,



der unter 1a) bis d) aufgeführten Personen eingeräumt, und zwar auch zur Rückreise nach Ablieferung der Schützlinge am Bestimmungsorte, sowie zur Hinreise behufs Wiederabholung der Schützlinge.

5. Als Ausweis wird verlangt:

- a) von den unter 1a) und b) aufgeführten Personen eine Bescheinigung der Ortsbehörde (bei Reisen in die Kinder-Heilstätten auch des die Kinder aussendenden Vereins) über die Mittellosigkeit, sowie eine Aufnahmebescheinigung der Anstalt; handelt es sich um die Aufnahme in ein Krankenhaus, so kann in dringenden Fällen an Stelle der letzteren auch eine Bescheinigung des behandelnden Arztes treten. Die Bescheinigungen der Kuranstalten (Ziffer 1a) haben sich auch darauf zu erstrecken, dass der Gebrauch der Bäder oder der anderen Kureinrichtungen unentgeltlich, oder zu ermäßigtem Preise bewilligt wurde. Ausserdem hat in den zu 1a) bezeichneten Fällen die Bescheinigung der Ortsbehörde die Bestätigung zu enthalten, dass die Fürsorge anderer Verpflichteter, insbesondere nach Massgabe der Reichsgesetze über die Kranken- und Unfall-Versicherung nicht eintritt;
- b) von den unter 1c), d) und e) aufgeführten Personen eine Empfehlung des Vorstandes der Anstalt.

Die gleichen Ausweise dienen für die Begleiter.

- 6. Die Ausweise werden von dem Schalterbeamten abgestempelt und den betreffenden Personen zurückgegeben, welche sie dem Fahrpersonal auf Verlangen vorzuzeigen haben.
- 7. Freigepäck wird nur von denjenigen Verwaltungen gewährt, welche solches in ihrem Binnenverkehr allgemein eingeführt haben.

<sup>33)</sup> § 11 Abs. 1 Satz 1 wiederholt für die Personenbeförderung speziell § 11. den allgemeinen Grundsatz des § 7 Abs. 1., daß für die Berechnung der Fahrpreise die Tarife maßgebend sind — und zwar, wie aus § 7 Abs. 1 zu ergänzen, die zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife (s. Anm. 22). Für die Veröffentlichung der Fahrpreise nach solchen Stationen, für welche direkte Fahrkarten verkauft werden, schreibt Satz 2 einen besonderen Publikationsmodus vor, welcher dem alten Regl. fremd war. Darnach soll auf jeder Station ein Tarif-Auszug ausgehängt oder ausgelegt werden, aus

Abs. 1.  
Satz 1.





sowie für die leihweise Hergabe von Betriebsmaterial im Kriege finden der Militärtarif für Eisenbahnen und die hierzu erlassenen Dienst-Vorschriften der Eisenbahnen Anwendung.

Vgl. § 15 Reichsges. v. 13. Febr. 1875. (R.-G.-Bl. S. 57). Friedens-transportordnung v. 11. Febr. 1888 (R.-G.-Bl. S. 23). Militärtarif v. 28. Jan. 1887 (R.-G.-Bl. S. 97 ff.).

Vgl. § 29 Abs. 2. Reichsges. v. 13. Juni 1873. (R.-G.-Bl. S. 136.) Kriegstransportordnung v. 26. Jan. 1887 (R.-G.-Bl. S. 9). Militärtarif v. 28. Jan. 1887 (R.-G.-Bl. S. 97 ff.).

Fahrplan-Vorschr. f. d. Preuß. Staatsb. v. 1. Mai 1893. Abschn. VII Ziff. 15. Militärbeförderung.

Hinsichtlich der Beförderung von Gefangenen u. Korrigenden:  
i. für Preußen Erl. des Min. d. öff. Arb. v. 9. April 1886. G.-B.-Bl. S. 340. Fahrplan-Vorschriften f. d. Preuß. Staatsb. v. 1. Mai 1893. Abschn. VII. Ziff. 16. Dienstanweis. Nr. 8 z. Personen- u. Gepäck-Tarif f. d. Preuß. Staatsb. v. 1. Jan. 1892.

34) f. Anm. 33. Nicht der ganze Tarif ist auszuhängen oder auszulegen, sondern nur ein Tarifauszug, dessen Inhalt sich lediglich auf die Angabe der Fahrpreise nach solchen Stationen zu beschränken braucht, für welche auf der Ausgangstation direkte Fahrkarten verkauft werden. Ueber Form und Farbe des Auszugs ist nichts bestimmt und in Betreff des Ortes nur die Direktive gegeben, daß eine geeignete Stelle (zweckmäßig wohl in unmittelbarer Nähe des Billetschalters) zu wählen ist. Aus den Worten „oder auszulegen“ ergibt sich, daß sich diese Stelle auch in einem Bureau (Stationsbureau), Gepäckraum, Warteraum befinden darf.

Vgl. die Fahrplan-Vorschriften f. d. Preuß. Staatsb. v. 1. Mai 1893, Abschn. VII, Ziff. 1: „Ueber die zur Erhebung kommenden Fahrpreise geben die auf sämtlichen Stationen aushängenden Fahrpreistafeln Auskunft.“

35) Während nach dem bisherigen Reglement (§ 10, Abs. 6) die freie Beförderung nur für Kinder vorgeschrieben war, welche noch getragen werden müssen und ihre Stelle auf ihrer Angehörigen Plätzen mitfinden, ist durch Abs. 2 Satz 1 des § 11 Verk.-Ord. die unentgeltliche Beförderung obligatorisch auf alle Kinder bis zum vollendeten vierten Lebensjahre ausgedehnt (über die Feststellung dieses Alters siehe letzten Satz), wenn für dieselben ein besonderer Platz nicht beansprucht wird. Ist letzteres der Fall, so fällt zwar die freie Beförderung fort, aber sie genießen ebenso wie Kinder vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre eine Fahrpreisermäßigung (s. Satz 2, Anm. 36).

36) Auch diese Vorschrift ist obligatorisch (s. Anm. 35). Die Höhe der Ermäßigung ist der Festsetzung durch die Tarife überlassen (s. Anm. 33 S. 71, 72, und die dort alleg. Allg. Zus.-Best.). Vgl. die Fahrplan-Vorschriften f. d. Preuß. Staatsb. v. 1. Mai 1893, Abschn. VII Ziff. 6.

37) Für das Alter der Kinder soll im Zweifel der Ausspruch des dienstlich anwesenden höchsten Beamten entscheidend sein, wodurch jedoch (arg. „einstweilen“) eine weitere nachträgliche Beweisführung im Wege der Refla-



Fahrscheinheften ist gestattet, die Rückreise auch von einer Zwischenstation aus anzutreten.

7. Besondere Bestimmungen über Ausgabe und Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten sind für jeden Verkehr in einem Theil II des Tarifs enthalten.

34) Die Fahrkarte ist nach der herrschenden Meinung begrifflich die Quittung über die Zahlung des Fahrpreises und damit zugleich <sup>§ 12</sup> die Legitimation zur Fahrt. Sie ist also nicht Trägerin der Obligation, nicht Vertragsurkunde oder Beweisurkunde über den Abschluß des Transportvertrages — wie der Frachtbrief — und gehört hiernach auch nicht zu den Inhaberpapieren, sondern dient lediglich als Quittung über den Fahrpreis nach Abschluß des Transportvertrages als „Bescheinigung, daß eine Leistung geschehen, für welche die Gegenleistung noch zu erwarten ist“. (S. Förster Th. u. Pr. I. § 64 S. 346, Bekker in f. u. Muther's Jahrb. Bd. 1 S. 271, 307 f., E. v. Stein, Oesterr. Centr.-Bl. 1886 S. 895: Beweis über die Zahlung des Preises, Renaud, Krit. Ueberschau Bd. S. 406, dagegen Unger, die rechtl. Natur der Inhaberpapiere S. 1, 8, 89, 95, 106, Runge, Lehre v. d. Inhaberpapieren.)

Denn der Personentransportvertrag der Eisenbahnen kommt in analoger Weise, wie der Gütertransportvertrag, dadurch zu Stande, daß die Eisenbahnverwaltung in den Reglements, Fahrplänen und Tarifen die Transportbedingungen veröffentlicht, unter welchen sie Personentransportverträge schließen wolle, was *lex contractus* für Jeden sein solle, der mit ihr einen Personentransportvertrag abschließt. Die Reglements, Fahrpläne und Tarife sind so nach Aufforderungen an das Publikum zur Vertragsofferte. Die Offerte selbst geht sodann vom Passagier aus, indem er, sei es selbst oder durch einen Beauftragten, durch Anbieten des Fahrpreises sich bereit erklärt, unter den publizierten Bedingungen einen Personentransportvertrag mit der Eisenbahn abzuschließen und diese durch Annahme des Fahrpreises die Offerte acceptirt. Daß zwischen Eisenbahn und Passagier ein Transportvertrag besteht, wird in der Theorie und Praxis fast übereinstimmend angenommen, insbesondere auch vom Reichsgericht in konstanter Praxis. (Erf. des Reichsger. v. 22. April 1881, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 14 v. 27. Januar 1887 eod. Bd. 5 S. 237 (238), v. 7. Febr. 1887, eod. Bd. 5 S. 243 („zweiseitiger Beförderungsvertrag“), Irrig Schott in Endemanns Handbuch des H.-R. § 364 S. 525 u. Endemann, R. d. Eisenb. S. 672, 675.)

Hiernach ist daran festzuhalten, daß die Fahrkarte die Quittung über den auf Grund des Transportvertrages gezahlten Fahrpreis ist. Aus diesem Grunde erscheint die Uebertragung derselben Seitens des ersten Nehmers an Dritte, wenngleich üblich und Mangels eines materiellen Nachtheils unter Konnivenz der Eisenbahnen häufig zugelassen, doch rechtlich an sich nicht statthaft, zumal die Eisenbahn beim Vertragsabschlusse die Persönlichkeit und die Individualität des Passagiers in Betracht zieht (vgl. §§ 11, 20 Berl.-Ord.), desgleichen nicht die Uebertragung des mit der Fahr-



sein muß (s. Westrum a. a. O. S. 260, 261, E. v. Stein, Oesterreich. Centr.-Bl. 1886 S. 903, 904 — 1887 S. 1298), — weil die Eisenbahnverwaltung dadurch, daß in ihren Fahrbeamten durch die Vorpiegelung einer falschen Thatsache (nämlich, daß der die Karte Vorzeigende der ursprüngliche Kartennehmer und berechtigte Inhaber sei) ein Irrthum erregt wird, Schaden an ihrem Vermögen erleidet, bestehend in der Differenz zwischen dem Preise einfacher Fahrkarten, welche der Dritte hätte lösen müssen, und dem Preise der Rückfahrkarte. Es bedarf hiernach an sich gar nicht erst des Verbots der Uebertragung auf der Rückfahrkarte, um die betreffende Handlung als Betrug zu qualifiziren. Ist aber der Vermerk „unübertragbar“ ausdrücklich der Rückfahrkarte beigefügt und dadurch auf die Rechtswidrigkeit der Uebertragung besonders hingewiesen, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die demungeachtet erfolgte Uebertragung bezw. Benutzung der Rückfahrkarte durch einen Dritten den Thatbestand des Betruges darstellt, weil sich alsdann der Zuwiderhandelnde der Rechtswidrigkeit seiner Handlung bewußt sein muß. (Reichsger. v. 7. Febr. 1887 Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 243, 244, Landger. Düsseldorf 6. November 1886, eod. Bd. 5 S. 108, u. Ob.-Landger. München 10. Febr. 1888, eod. Bd. 6 S. 364. Ebenso auch das Kammerger. Berlin in dem Erl. v. 15. Dezember 1884, eod. Bd. 3 S. 429, Bd. 4 S. 21, welches jedoch das ausdrückliche Verbot der Unübertragbarkeit in einem vorschriftsmäßig publizirten Reglement oder auf der Fahrkarte fordert und anderenfalls die Uebertragung für rechtlich zulässig und nicht strafbar erachtet.

Was vorstehend über die Rückfahrkarten bemerkt ist, gilt aus gleichen Gründen auch für Saisonkarten, Abonnementkarten, Schüler-, Arbeiter-, Rundreise-, Freifahrtkarten und -Scheine.

39) § 12 bestimmt den Inhalt der Fahrkarte. Die Fahrkarte muß enthalten: 1. die Strecke, für welche sie Geltung hat, 2. die Gattung des zu benutzenden Zuges, 3. die Wagenklasse, 4. den Fahrpreis — letzteren jedoch nur insofern, als er nicht Valutaschwankungen unterliegt. § 12.  
Abs. 1.

Dieser Inhalt ist obligatorisch. Der Reisende kann verlangen, daß jede Fahrkarte diesen Inhalt hat. Die Eisenbahn ist dafür sowohl im Rechts- wie im Aufsichtswege verantwortlich. Weitere Zusätze sind nur insofern zulässig, als sie den Abs. 2 u. 3 der Eingangsbestimmungen (Anm. S. 4—7.) entsprechen. Statt der bisherigen Bezeichnung der Stationen, von und bis zu welchen die Fahrt verlangt worden (alt. Regl. § 10 Abs. 1), genügt nunmehr die Angabe der Strecke, für welche die Karte Geltung hat. Ebenso ist die Abstempelung der Fahrkarte bei der Ausgabe mit der Zeit oder dem Zuge, für welchen sie gültig ist (alt. Regl. § 10 Abs. 1), nicht mehr vorgeschrieben, kann also von den Bahnen beliebig geregelt werden.

Vgl. 1) Allg. Zus.-Best. Ziff. 1—7 (S. 74, 75).

2) Allg. Abs.-Vorschr. § 1 (Berechtigung zur Fahrt, Fahrkarten). § 2 (Anforderung u. Aufbewahrung der Fahrkarten). § 4 (Abstempelung der Fahrkarten).

3) Bes. Best. der Preuß. Staatsb. z. § 12 Verh.-Ord.: Ziff. 1. (Gültigkeitsdauer von Rückfahr- und Sommerkarten) Ziff. 2



(2) Wird eine neue Abfertigung mehrmals erforderlich, so können die Depeschen gegen Zahlung von je 25 Pfennig sämmtlich schon am Abgangsorte aufgegeben werden.

(3) Liegt der Bahnhof, auf welchem die neue Abfertigung vorgenommen werden soll, von demjenigen, auf welchen die Fahrkarte des Reisenden lautet, räumlich getrennt, ohne dass der vom Reisenden benutzte Zug überführt wird, so hat der Reisende die Überführung seines Gepäcks ebenso wie die seiner Person von einem Bahnhofe zum andern auf eigene Kosten zu besorgen.

2. In gleicher Weise und gegen die gleiche Gebühr können auch die zum Übergang in eine höhere Wagenklasse bzw. in einen theuereren Zug erforderlichen Zusatzkarten telegraphisch vorausbestellt werden.

3. Nach Ermessen der Eisenbahnverwaltung können einzelne Abtheilungen in Wagen des Kupeesystems schon gegen Lösung von mindestens vier Fahrkarten in I. Klasse, sechs Fahrkarten in II. Klasse und acht Fahrkarten in III. Klasse an Reisende überlassen werden.

<sup>40)</sup> Nach Abs. 1 des § 13 — welcher Bestimmung über die Lösung § 13. der Fahrkarten trifft — kann der Verkauf derselben Seitens der Eisenbahnen auf einen bestimmten Zeitraum vor Abgang des betreffenden Zuges Abs. 1. beschränkt werden. Damit ist die durch § 6 der Verkehrsordnung auch für den Personentransport festgesetzte Beförderungspflicht der Eisenbahnen in einer den Erfordernissen des Betriebs entsprechenden Weise beschränkt. Die Verk.-Ord. unterscheidet zwischen Stationen mit geringerem und größerem Verkehr, bei ersteren kann der Verkauf nur innerhalb der letzten halben, bei letzteren innerhalb einer ganzen Stunde bis 5 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges verlangt werden. Daraus ergibt sich, daß die Fahrkartenschalter auch während dieser Zeit geöffnet sein müssen. Die durch Verschulden des Kassirers überhaupt nicht oder nicht rechtzeitig vor Abgang eines Zuges erfolgte Eröffnung der Kasse verpflichtet die Eisenbahn zum Schadensersatz an jene Personen, welche mitfahren wollten, wofern dieselben ohne Fahrkarte zur Fahrt nicht zugelassen wurden. (Entsch. des Oesterr. Oberst. Ger.-S. v. 3. August 1876, Röll Nr. 190).

Solange die Möglichkeit der Beförderung vorliegt, sind auch noch später als 5 Minuten vor Abgang des Zuges Billets zu verabfolgen (§ 3 Abs. 4. Allg. Abs.-Vorschr.). Die Reisenden sind auch berechtigt, noch nicht entwerthete Fahrkarten bis 5 Minuten vor Abfahrt des Zuges, soweit noch Plätze vorhanden sind, unter Ausgleich des Preisunterschiedes gegen solche höherer oder niedrigerer Klassen oder nach einer anderen Station umzutauschen (§ 14 Abs. 2).





ein seiner Fahrkarte entsprechender Platz nicht angewiesen werden kann, ihm auch nicht ein Platz in einer höheren Klasse zeitweilig eingeräumt wird, so steht ihm frei, die Fahrkarte gegen eine solche der niedrigeren Klasse, in welcher noch Plätze vorhanden sind, unter Erstattung des Preisunterschiedes umzuwechseln oder die Fahrt zu unterlassen und das bezahlte Fahrgeld zurückzuverlangen.<sup>44)</sup>

(2) Ein Umtausch gelöster Fahrkarten gegen solche höherer oder niedrigerer Klassen oder nach einer anderen Station ist dem Reisenden auf der Abgangstation bis 5 Minuten vor Abfahrt des Zuges, soweit noch Plätze vorhanden sind, unter Ausgleich des Preisunterschiedes gestattet, sofern die Fahrkarte noch nicht entwerthet ist.<sup>45)</sup>

(3) Für Theilstrecken kann ein Übergehen auf Plätze einer höheren Klasse gegen Entrichtung eines im Tarif festzusetzenden Preiszuschlages sowohl auf der Abgangstation als auf Zwischenstationen erfolgen.<sup>46)</sup>

Ausser in den im obigen Paragraphen vorgesehenen Fällen wird Anträgen auf Zurücknahme von Fahrkarten, welche noch nicht durchlocht sind, seitens des Schalterbeamten vor oder unmittelbar nach Abgang des betreffenden Zuges in Fällen eines Irrthums oder der Erkrankung des Reisenden oder aus sonstigen Billigkeitsrücksichten entsprochen.

<sup>44)</sup> Abs. 1 bestimmt im ersten Satze, daß die Fahrkarten auf die entsprechende Wagenklasse Anspruch geben (oder besser: die Legitimation gewähren), soweit in dieser Plätze vorhanden sind. Der Passagier hat weder auf eine höhere, noch auf eine niedrigere Klasse Anspruch (vgl. § 12). Es ist damit einem der aus dem Transportvertrage folgenden Rechte der Passagiere Ausdruck gegeben. Es gehört dazu nicht nur der Anspruch auf sichere Fahrt, sondern auch auf die Gewähr sicheren Aufenthalts in den Bahnhof- und Warte-Räumen, sowie sicheren Einsteigens am Abfahrts- und sicheren Aussteigens am Ankunftsorte, (vgl. Erl. des D. Reichsger. vom 22. April 1881, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 14, und vom 27. Januar 1887, eod. Bd. 5 S. 237 f., Erl. des App.-Ger. zu Köln vom 17. Dezember 1869, Rhein. Arch. Bd. 62 S. 200, d. Ob.-Land-Ger. Dresden, vom 21. Februar 1883, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 12, Kühlwetter S. 10, Schott S. 527, Endemann, R. d. G. S. 676, 678) und auf Beförderung von Freigepäck (vgl. § 32.) Der Anspruch auf Freigepäck ist ein Accessorium des Anspruchs auf Beförderung der Person (Endemann, R. d. G. S. 681) und daher von letzterem nicht trennbar. Der Zuwiderhandelnde macht sich nicht nur civilrechtlich, sondern auch — im Falle des Bewußtseins der Rechtswidrigkeit — strafrechtlich verantwortlich. (Vgl. de Jonge im Preuß. Eisenb.-Arch. 1888 S. 486 f. A. M. V. Fleischer i. d. Gerichtshalle Oktober 1887 u. v. Bar, Gerichtssaal 1888.)

§ 14.  
Abs. 1.  
Satz 1.

§ 14. 41) Der Anspruch auf Benutzung der der Fahrkarte (bezw. dem gezahlten  
 Abs. 1. Fahrpreise) entsprechenden Wagenklasse ist kein unbedingter, vielmehr von  
 Satz 2. dem Vorhandensein entsprechender Plätze abhängiger. Damit aber der  
 Passagier durch diese aus Betriebsrücksichten nothwendige Beschränkung nicht  
 geschädigt werde, ist ihm für den Fall des Mangels entsprechender Plätze  
 durch Satz 2 des Abs. 1 die Wahl gelassen, entweder die Fahrkarte gegen  
 eine solche der niedrigeren Klasse, in welcher noch Plätze vorhanden sind,  
 und gegen Erstattung der Differenz umzuwechseln oder die Fahrt unter Rück-  
 empfang des bezahlten Fahrgeldes zu unterlassen. (Endemann, R. d. G.  
 S. 674.) Es folgt daraus, daß ein unbedingtes Recht zur Mitfahrt durch die  
 Lösung einer Fahrkarte überhaupt nicht erworben wird. Denn, falls auch in  
 der niedrigeren Klasse Plätze nicht mehr vorhanden sind, bleibt dem Passagier  
 nur noch das Recht, die Fahrt unter Rückforderung des Fahrgeldes zu unter-  
 lassen. „Die Unterbringung einzelner Reisenden in Wagenabtheilungen  
 höherer Klasse, als der auf dem Fahrbillet verzeichneten, darf der Zug-  
 führer nur ausnahmsweise gestatten, wenn die vorhandenen Plätze der  
 letzterwähnten Klasse schon sämmtlich besetzt sind oder wenn dem Bedürfniß  
 an Plätzen für Damen und Nichtraucher auf andere Weise nicht genügt werden  
 kann. Können die Reisenden in der ihrer Fahrkarte entsprechenden Wagen-  
 klasse nicht untergebracht werden, so hat der Schaffner dies dem Zugführer  
 zu melden.“ (Dienstanweisung für die im Preuß. Staatseisenbahndienst be-  
 schäftigten Zugführer § 9 und für Schaffner § 12 Ziffer 7.)

Vergl. Allgem. Zus.-Best. z. § 14 Verk.-Ord. (S. 81.)

§ 14. 42) Abs. 2 handelt von dem Umtausch gelöster Fahrkarten. Dieser Um-  
 Abs. 2. tausch ist sowohl gegen Fahrkarten höherer oder niedrigerer Klassen wie  
 auch nach einer anderen (weiteren oder näheren) Station unter folgenden  
 5 Voraussetzungen den Reisenden gestattet, daß:

1. der Umtausch auf der Abgangstation erfolgt;
2. der Umtausch bis 5 Minuten vor Abgang des Zuges geschieht;
3. der Preisunterschied ausgeglichen wird;
4. die Fahrkarte noch nicht entwerthet (dekoupirt) ist;
5. noch Plätze in der betreffenden Klasse vorhanden sind (Letzteres müßte —  
 strenggenommen — in jedem Falle vor dem Umtausche festgestellt werden.)

Vgl. Allg. Zus.-Best. z. § 14 Verk.-Ord. (S. 81.)

Allg. Abs.-Vorschr. § 6 (Zurücknahme und Umtausch gelöster Fahr-  
 karten)

Best. Best. der Preuß. Staatsb. z. § 14, Verk.-Ord. (Zurücknahme  
 und Umtausch gelöster Fahrkarten.)

Fahrplan-Vorschriften f. d. Preuß. Staatsb. v. 1. Mai 1893  
 Abschn. VII Ziff. 5, Umtausch u. Zulösung von Fahrkarten.

§ 14. 43) Für Theilstrecken (also nicht nur bis zur Bestimmungsstation,  
 Abs. 3. sondern für beliebige Theile der ganzen Strecke, für welche die Fahrkarte  
 gelöst ist) gestattet Abs. 3 ein Übergehen auf einen anderen Platz sowohl  
 auf der Abgangs- wie auch auf Zwischenstationen; jedoch nur unter zwei  
 Voraussetzungen:

1. Es kann nur der Übergang auf Plätze einer höheren Klasse erfolgen.
2. Es ist ein im Tarife festzusetzender Preiszuschlag zu entrichten.

Aus Abs. 2 wird aber hier ergänzt werden müssen, daß der Übergang nur zulässig ist, wenn derselbe rechtzeitig vorher beansprucht wird, die Fahrkarte noch nicht entwerthet ist und in der höheren Klasse noch Plätze vorhanden sind.

Vgl. bes. Best. der Preuß. Staatsb. z. § 14 Berl.-Ord. (Zurücknahme und Umtausch gelöster Fahrkarten).

## § 15.

### Warteräume.

Die Warteräume sind spätestens eine Stunde vor Abgang eines jeden Zuges zu öffnen.<sup>47)</sup> Dem auf einer Übergangsstation mit durchgehender Fahrkarte ankommenden Reisenden ist gestattet, sich in dem Warteraum derjenigen Bahn, auf welcher er die Reise fortsetzt, bis zum Abgange des von ihm zu benutzenden nächsten Zuges aufzuhalten, in der Zeit von 11 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens jedoch nur, soweit der Warteraum während dieser Zeit ohnedies geöffnet sein muß.<sup>48)</sup>

<sup>47)</sup> Diese Vorschrift gilt ausnahmslos für alle Stationen und Halte- § 15.  
stellen. Nachtheile aus der Nichtbeobachtung dieser Vorschrift sind im Rechts- Cas 1.  
und Aufsichtswege verfolgbar. Aus dem Vertragsverhältnisse entspringt für  
die Eisenbahn auch die Pflicht, die dem Fahrkartennehmer angewiesenen Räume  
in einem den Aufenthalt bezw. das Durchgehen ohne Gefahr gestattenden Zu-  
stande zu erhalten und für etwaigen Schaden aus der Verletzung dieser Pflicht  
aufzukommen. (Reichsger. 22. April 1881, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 14,  
und 27. Januar 1887, eod. Bd. 5 S. 237 f.) für Preußen: „Der Stations-  
vorsteher hat die genaue Befolgung der Bestimmungen über das Offenhalten  
der Wartesäle, Billet- und Gepäckerpeditionen zu überwachen und für Ord-  
nung und Reinhaltung sämtlicher Bahnhofsräume u. Sorge zu tragen“  
(Preuß. Dienstanzweis. f. Stat.-Beamte §§. 26, 27). Ueber Reinhaltung und  
Rüstung der zum Aufenthalte des Publikums bestimmten Räume, Desinfektion  
der Bedürfnisanstalten, Beschaffung ausreichenden und gesunden Trinkwassers  
(f. Erl. v. 2. Juli 1884, G.-B.-Bl. S. 319, 17. August 1887, eod. S. 352,  
26. Juni 1889, eod. S. 215, Wascheinrichtungen auf den Stationen Erl. v.  
17. Okt. 1885 II. b. T. 4844.) Bedienung der Reisenden an den Bahnhof-  
Buffets (Erl. v. 23. Aug. 1890 G.-B.-Bl. S. 214.) Einer mißbräuchlichen  
Benutzung der Wartesäle von Seiten anderer Personen wird der Stations-  
vorsteher durch entsprechende Ausübung des ihm zustehenden Aufsichtsrechts  
vorbeugen können. (Erl. v. 30. Mai 1878 II. T. 1009 und 15. März 1881  
II. b. T. 1435.) Vgl. hierzu §§ 2 u. 5 Berl.-Ord. (Anm. 11 u. 16.) und §§ 54,  
55 Betr.-Ord., wonach — außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publikum  
für immer oder zeitweise geöffneten Räume — Niemand die Station ohne



Warteräumen oder 2. Abläuten in den Warteräumen oder 3. ein aus zwei Schlägen der Stationsglocke bestehendes Signal. Eine dieser drei Formen muß zur Anwendung kommen, eine Kumulirung zweier oder aller drei Formen ist zwar nicht verboten, würde aber unzweckmäßig sein, weil dadurch leicht Zweifel und Verwirrung entstehen kann. Ueberhaupt kann gegenüber der einheitlichen obligatorischen Vorschrift des alt. Regl. § 15 (Zeichen durch zwei Glockenschläge) die vorliegende fakultative Vorschrift, welche den Eisenbahnverwaltungen bezw. Staaten die Wahl unter drei Zeichen läßt, nicht als ein Fortschritt bezeichnet werden, weil bei der Annahme verschiedener Zeichen in den einzelnen Bezirken Zweifel und Unzuträglichkeiten entstehen müssen. De lege ferenda empfiehlt sich die obligatorische Wiedereinführung eines einheitlichen Zeichens für das ganze Reichsgebiet.

Im Gebiete der Preuß. Staatseisenbahnverwaltung erfolgt die Aufforderung zum Einsteigen in die Eisenbahnwagen durch Abrufen in den Warteräumen, ein Abläuten in denselben oder ein Zeichen mit der Stationsglocke findet nicht statt.

Nachtheile aus der Nichtbeobachtung der Vorschrift des § 16 Abs. 1 können im Rechts- und im Aufsichtswege verfolgt werden. Andererseits verliert der Reisende, welcher der Aufforderung zum Einsteigen nicht Folge leistet und nicht bis zum Abfahrtszeichen (s. § 19 Abs. 1) einsteigt, den Anspruch auf die Fahrt (auch mit einem späteren Zuge) und jede Entschädigung (§ 19 Abs. 2) — außer im Falle des § 19 Abs. 3. (Vgl. noch Verf.-Ord. § 19 (Anm. 65. 65a.) und Betr.-Ord. § 61. Bahn-Ord. § 44 Abs. 8.)

Jeder Personenwagen soll Merkmale enthalten, welche dem Reisenden das Auffinden der Wagenklasse wie der benutzten Wagenabtheilung erleichtern. (Betr.-Ord. § 18 Abs. 3). Die Personenwagen müssen mit Vorrichtungen zur Beleuchtung derselben im Innern versehen sein. (Betr.-Ord. § 14 Abs. 4.)

Für die Preuß. Eisenbahnen sind hier noch folgende Bestimmungen hervorzuheben: Der Stationsvorsteher hat die genaue Befolgung der Bestimmungen über das Rufen zum Einsteigen u. zu überwachen. (Dienstsanweisung für die im Staats-Eisenbahndienst beschäftigten Stationsbeamten von 1886 § 26 II. a. P. 1540.) Bei dem Abrufen der Reisenden aus den Wartesälen ist ein lärmendes Rufen, welches die Reisenden belästigt, nicht zu dulden. (Erl. vom 12. August 1884 II. b. T. 4795.) Auf allen größeren Kreuzungs- und Abzweigungsstationen sollen die Fahrtrichtung und der Aufstellungsort der verschiedenen Züge durch Tafeln auf den Perrons und an den Zügen in möglichst deutlicher Weise den Reisenden bezeichnet werden. (Erl. vom 20. Februar 1878 Ziffer 2 Litt. B. [E.-B.-Bl. S. 42].) Auf der Abgangstation sind sämtliche Coupés, über welche nicht für besondere Zwecke schon anderweitig verfügt ist, zu öffnen. (Erl. vom 21. Dezember 1880 [E.-B.-Bl. S. 547].) Die Wagenbeden von Personenwagen, welche längere Zeit nicht benutzt worden und der andauernden Einwirkung der Sonnenhitze ausgesetzt gewesen sind, sind in angemessener Zeit vor der Einstellung in die Züge mit kaltem Wasser zu begießen und die Coupés durch Oeffnen der Thüren und Fenster gehörig zu lüften, um die entstandene heiße und dicke Luft, welche Erkrankungen herbeiführen kann, zu beseitigen. (Erl. vom 25. Juni 1883 [E.-B.-Bl. S. 163],



Abd 2 S. 14.) „Denn mit dem Transportvertrage — heißt es in den Gründen — übernimmt der Eisenbahnunternehmer die Verbindlichkeit, Personen von einem Orte zum anderen dem Fahrbillet gemäß zu befördern, und diese Verbindlichkeit kann nicht schon im Augenblicke der Ankunft des Bahnzuges auf dem Bahnhofe des Bestimmungsortes als erfüllt gelten, sie umfaßt vielmehr auch die Verpflichtung, dem Reisenden einen zweckentsprechenden Ausgang aus dem der Eisenbahngesellschaft gehörigen Bahnhofe zu gewähren. Wenn das Eisenbahn-Betriebsreglement in § 19 vorschreibt, daß Niemand den Bahnhof in einer anderen als der angewiesenen Richtung verlassen darf, so folgt daraus auf der anderen Seite, daß der Eisenbahnunternehmer die Richtungen anzuweisen hat, in welchen die beförderten Personen den Bahnhof verlassen dürfen, und daß diese Anweisung in einer die Sicherheit der Reisenden berücksichtigenden Weise erfolgen muß.“ (Vergl. auch § 5 der Verk.-Ord. und §§ 53—55 Betr.-Ord. §§ 43, 44 Bahn-Ord.)

An die Nichtbeachtung dieser Vorschriften knüpft zwar § 16 kein besonderes Präjudiz, es kann aber bei etwaiger Kenitz der Ausschluß von der Fahrt gemäß § 20 Verk.-Ord. und überdies als Verstoß gegen § 53 Betr.-Ord. die Strafe des § 62 *ibid.* eintreten. Auch kann eine derartige Kontravention den Einwand des eigenen Verschuldens im Sinne des § 1 des Reichshastpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 begründen (s. Eger, Komm. zum Reichshastpflichtgesetz 3. Aufl. S. 139 f.).

## § 17.

### Anweisung der Plätze. Frauen-Abtheilungen.

(1) Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft.<sup>52)</sup> Eine Ausnahme ist nur für bestimmte Züge mit besonderen Einrichtungen und für besonders ausgestattete Wagen zulässig.<sup>53)</sup> Beim Einsteigen ist es dem Reisenden gestattet, für sich und mitreisende Angehörige je einen Platz zu belegen.<sup>54)</sup>

(2) Die Bediensteten sind berechtigt und auf Verlangen der Reisenden verpflichtet, denselben ihre Plätze anzuweisen.<sup>55)</sup>

(3) Die mit durchgehenden Fahrarten ankommenden Reisenden haben den Vorzug vor neu hinzutretenden.<sup>56)</sup>

(4) Allein reisende Frauen sollen auf Verlangen möglichst nur mit Frauen zusammen in eine Abtheilung gesetzt werden.<sup>57)</sup> In jedem Zuge muß mindestens je eine Frauenabtheilung für die Reisenden der zweiten und der dritten Wagenklasse vorhanden sein, sofern in dem Zuge wenigstens 3 Abtheilungen der betreffenden Wagenklasse sich befinden.<sup>58)</sup> Auch in Zügen, in welchen sich Wagen mit geschlossenen Abtheilungen nicht befinden, ist thunlichst eine besondere Abtheilung für Frauen einzurichten.<sup>59)</sup>





56) d. h. diesen Reisenden sind in erster Reihe Plätze zu gewähren bezw. § 17. die innegehabten zu belassen. Sie haben darauf einen im Rechts- und Auf- Abs. 3. sichtswege verfolgbaren Anspruch.

57) Bezüglich der Anweisung und Vertheilung der Plätze (Abs. 2) spricht § 17. Abs. 4 Satz 1 den Grundsatz aus, daß allein reisende Frauen auf Ver- Abs. 4. langen möglichst nur mit Frauen zusammen in eine Abtheilung zusammen- Satz 1. gesetzt werden sollen. Diese Direktive ist stets zu beachten, wenn es verlangt wird und wenn es nach Maßgabe der vorhandenen Abtheilungen und Plätze möglich ist. (Vgl. Anm. 58.)

Vgl. noch die Fahrplan-Vorschr. f. d. Preuß. Staatsb. v. 1. Mai 1893 Abschn. IV. B Ziff. 44, 45.

58) Abs. 4 Satz 2 enthält die obligatorische Bestimmung, daß bei § 17. jedem Zuge mindestens je eine Frauenabtheilung für die II. und III. Wagen- Abs. 4. klasse vorhanden sein muß. Mehr als eine Abtheilung kann nicht verlangt Satz 2. werden. Die IV. Klasse hat auf eine solche überhaupt keinen Anspruch. (Doch sollen nach den Fahrplan-Vorschr. f. d. Preuß. Staatsb. Abschn. IV B Ziff. 44 auch bei der IV. Klasse thunlichst in allen Zügen, jedenfalls aber in jedem durchgehenden oder längere Strecken befahrenden Zuge entsprechende Räume für Frauen bereit gehalten werden.) Auch ist die Gewährung der besonderen Abtheilungen von der (neu aufgenommenen) Voraussetzung abhängig, daß in dem Zuge wenigstens 3 Abtheilungen der betreffenden Wagenklasse sich befinden.

In den Frauenabtheilungen darf nicht geraucht werden (s. § 18 Abs. 3 Anm. 62.) „Die Schaffner haben streng darauf zu halten, daß die Damen-coupés nur von Damen benutzt werden“ (Dienstsanweisung f. d. im preuß. Staatsseisenbahndienst beschäftigten Schaffner.) Vgl. d. Erlaß des Preuß. Hand.-Min. vom 16. Mai 1878, E.-B.-Bl. 1878 S. 160, betr. die Zulänglichkeit der Damencoupés, und Erl. d. Preuß. Min. der öffentl. Arb. vom 1. Nov. 1880, betr. deren Einrichtung in der IV. Klasse durchgehender Züge, E.-B.-Bl. 1880 S. 520. Vgl. noch die Erl. vom 7. Februar 1885 II. b. (a.) 1657 und 7. März 1885 II. a. 3713 IV. 431, betr. die Bezeichnung der Coupés für Frauen, und vom 25. März 1881 II. a. 3483, betr. die Einstellung von Frauencoupés bei der Berliner Stadt- und Ringbahn.

59) Diese Bestimmung bezieht sich auf Wagen nach dem s. g. amerika- § 17. nischen System (s. alt. Regl. § 12 Abs. 2 Satz 2), s. Fahrplan-Vorschr. f. d. Abs. 4. preuß. Staatsb. Abschn. IV. B. Ziff. 44. Satz 3.

## § 18.

### Tabakrauchen in den Wagen.

(1) In der I. Wagenklasse darf nur mit Zustimmung aller in derselben Abtheilung mitreisenden Personen geraucht werden. Die Eisenbahn kann jedoch Abtheilungen I. Klasse für Raucher und für Nichtraucher einstellen, welche als solche zu bezeichnen sind.<sup>60)</sup>



Erl. des Preuß. Land.-Min. vom 2. Oktober 1878, G.-B.-Bl. S. 257, ferner Erl. des Preuß. Min. der öf. Arb. vom 10. August 1880, G.-B.-Bl. S. 434, 7. Juli 1881, G.-B.-Bl. S. 224, 14. Oktober 1882, G.-B.-Bl. S. 346, 31. Okt. 1883, G.-B.-Bl. S. 206, 25. Januar 1884, Ha. T. 252, 7. Februar 1885, Ha. (a) 1657 und 7. März 1885, Ha 3715 (betr. übereinstimmende Bezeichnung der Abtheilungen für „Nichtraucher“ und „Raucher“), 18. November 1885, G.-B.-Bl. S. 372, 4. Januar 1889, G.-B.-Bl. S. 30, 1. Juli 1889, eod. S. 216. Die Fahrplan-Vorschr. für d. Preuß. Staatsb. v. 1. Mai 1893 (Abchn. IV B. Ziff. 46, 47) bestimmen: „Für die I. Wagenklasse gelten folgende Vorschriften: a. Befindet sich in einem Zuge nur ein Abtheil I. Klasse, so ist das Rauchen in demselben nur unter Zustimmung der Mitreisenden gestattet. b. Befinden sich in einem Zuge zwei Abtheile I. Klasse, so ist je eins für Raucher und für Nichtraucher zu bestimmen. c. Sind in einem Zuge mehr als zwei Abtheile I. Klasse vorhanden, so ist nicht mehr, als der dritte Theil der vorhandenen Abtheile als Raucherabtheile zu bezeichnen. Die übrigen Abtheile sind als Nichtraucherabtheile kennlich zu machen, soweit nicht die Einrichtung von Frauenabtheilen nothwendig wird. Hierauf ist auf den Ausgangstationen bei der Zusammenstellung der Personenzüge Rücksicht zu nehmen. Die für Raucher bestimmten Abtheile I. Klasse werden als solche besonders bezeichnet; eine gleiche Bezeichnung der Abtheile II. und III. Klasse findet nicht statt. Sofern jedoch Letztere für Nichtraucher bestimmt sind, haben sie außen und innen eine dem Zwecke entsprechende Bezeichnung zu tragen. Die Abtheile I. Klasse haben nur die äußere Bezeichnung. Im Inneren derselben ist folgende Bekanntmachung angebracht: „In den Abtheilen für Nichtraucher und Frauen ist das Rauchen unbedingt verboten, in denjenigen für Raucher dagegen allgemein gestattet und in den nicht besonders bezeichneten Abtheilen I. Klasse nur mit Zustimmung aller in demselben Abtheil Mitreisenden zulässig.“ Nichtraucher-Abtheile innerhalb der vorgeschriebenen Zahl dürfen während der Fahrt nicht zu Raucher-Abtheilen umgewandelt werden, auch wenn die schon vorhandenen Raucher-Abtheile überfüllt sind, es müssen vielmehr die Raucher in Nichtraucher-Abtheilen untergebracht werden, wo sie sich des Rauchens zu enthalten haben. Das Zugpersonal hat zu verhindern, daß Nichtraucher-Abtheile mit brennender Cigarre oder Pfeife betrogen werden. In den Abtheilen für Frauen und Nichtraucher ist das Rauchen — auch wenn die Zustimmung aller Mitreisenden vorhanden sein sollte — nicht gestattet. Gegen das Rauchen in diesen Abtheilen hat das Zugpersonal ohne Anregung der Reisenden selbständig einzugreifen.“ (Vgl. auch Erl. v. 18/11 1885 und 13/9 1892 G.-B.-Bl. S. 372 bezw. 287.)

<sup>61)</sup> Im Gegeniaz zur I. Wagenklasse gestattet Abs. 2 Satz 1 in den übrigen Wagenklassen (II, III u. IV) das Rauchen ganz allgemein. Doch schreibt Satz 2 obligatorisch vor, daß bei jedem Personenzuge Abtheilungen Her, und, falls die Beschaffenheit der Wagen es gestattet, auch Wer Klasse für Nichtraucher vorhanden sein müssen. Für die II. Klasse ist also diese Vorschrift ganz absolut, für die III. Klasse von der Beschaffenheit der Wagen abhängig. Befolgt die Verwaltung die Vorschrift nicht, so wird daraus nicht

§ 18.  
Abs. 2.

gefolgert werden können, daß alsdann das Rauchen in diesen Wagenklassen nur mit Zustimmung der Mitreisenden zulässig ist. Wohl aber macht sich die zuwiderhandelnde Bahn im Aufsichts- und auch im Rechtswege verantwortlich.

Ueber die Obliegenheiten der Verwaltung bezw. des Dienstpersonals in Betreff der Nichtraucherabtheilungen sowie der Bezeichnung derselben s. Anm. 60 S. 90, 91.

Die Fahrplan-Vorschr. f. d. Preuß. Staatsb. v. 1. Mai 1893 (Abschn. IV. B. Ziff. 45 u. 48) bestimmen: „45.) In allen der Personenbeförderung dienenden Zügen ist die Hälfte der vorhandenen Abtheile II. Klasse ohne Einrechnung der Frauenabtheile, und die Hälfte der vorhandenen Abtheile III. Klasse, einschließlich der Frauenabtheile als für Nichtraucher bestimmt bereit zu halten und zu bezeichnen. (Vgl. Erl. d. Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 9./8. 1892 G.-B.-Bl. S. 242). Bei eintretendem Bedürfnis sind die Nichtraucher-Abtheile zu vermehren. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, insoweit in einzelnen Fällen anderweite Einrichtungen (besondere Raucher-Abtheile, Durchgangswagen u. s. w.) oder sonstige zwingende Hinderungsgründe bestehen oder für einzelne Strecken und Züge besondere Anordnungen getroffen sind. „48.) Nichtraucher-Abtheile innerhalb der vorgeschriebenen Zahl dürfen während der Fahrt nicht zu Raucher-Abtheilen umgewandelt werden, auch wenn die Raucher-Abtheile überfüllt sind. Frauen und Kinder sind seitens der Fahrbeamten in erster Reihe in Frauen- bezw. Nichtraucher-Abtheilen unterzubringen, sofern sie nicht in andere Abtheile einzusteigen wünschen.

§ 18. <sup>62)</sup> Die Bestimmungen des Abs. 3 sind neu. Zuwiderhandlungen ziehen Abs. 3. für den Reisenden die Strafen des § 20 Abs. 2 bezw. § 29 Berl.-Ord. § 62 Betr.-Ord. § 45 Bahn.-Ord. nach sich.

§ 18. <sup>63)</sup> Die Bestimmung bezieht sich nur auf brennende Tabakspfeifen, während Abs. 4. die entsprechende Vorschrift des alten Regl. (§ 22 Abs. 2 S. 3) sich auf alle Tabakspfeifen, gleichviel ob brennend oder nicht, bezog.

## § 19.

### Versäumung der Abfahrt.

(1) Nachdem das vorgeschriebene Abfahrtszeichen durch die Dampf- pfeife der Lokomotive oder die Mundpfeife des Zugführers gegeben ist, wird Niemand mehr zur Mitreise zugelassen.<sup>64)</sup>

(2) Dem Reisenden, welcher die Abfahrtszeit versäumt, steht ein Anspruch weder auf Rückerstattung des Fahrgeldes, noch auf irgend eine andere Entschädigung zu.<sup>65)</sup>

(3) Lautet die Fahrkarte auf einen bestimmten Zug, so kann sich der Reisende auch eines anderen, am nämlichen oder am folgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden Zuges bedienen, sofern er seine Fahrkarte ohne Verzug dem Stationsvorsteher vorlegt und mit einem Vermerk über die Gültigkeit versehen läßt. Der gleiche

Bemerk ist erforderlich, wenn die Fahrkarte auf einen bestimmten Tag lautet und der Reisende erst am folgenden Tage die Fahrt antreten will. Bei Benutzung eines höher tarifierten Zuges ist die Fahrkarte gegen Entrichtung des Preisunterschiedes umzutauschen. Bei Benutzung eines niedriger tarifierten Zuges ist der Preisunterschied zu erstatten.<sup>65a)</sup>

(4) Eine Verlängerung der für Rückfahrten, Rundreisen und dergleichen festgesetzten Frist wird hierdurch nicht herbeigeführt.<sup>66)</sup>

<sup>64)</sup> Abs. 1 verbietet die Zulassung zur Mitreise, nachdem das vorge- § 19.  
schriebene Abfahrtszeichen durch die Dampfpfeife der Lokomotive oder die Mund- Abs. 1.  
pfeife des Zugführers gegeben ist. Das Verbot ist ein unbedingtes, — auch wenn der Zug sich noch nicht in Bewegung gesetzt hat — während nach der Fassung des alten Regl. (§ 16 Abs. 1 Satz 1: „kann Niemand mehr zugelassen werden“) dem Personal die Zulassung noch bis zum Momente der Inangangssetzung der Wagen gestattet war. Sowohl der Reisende, welcher durch Aufspringen nach dem Abfahrtszeichen die Zulassung erzwingt, wie das Personal, welches dieselbe, obwohl sie verhindert werden konnte, gestattet, macht sich strafbar und verantwortlich.

<sup>65)</sup> Abs. 2 erklärt den Reisenden, welcher die Abfahrtszeit versäumt, des § 19.  
Anspruches sowohl auf Rückerstattung des Fahrgeldes als auch auf jede Abs. 2.  
andere Entschädigung verlustig. Er ist also nicht zur Benutzung eines späteren Zuges berechtigt, muß sein bereits im Zuge befindliches Gepäck event. auf seine Kosten zurückerpediren lassen u. Ausgenommen ist der Fall, daß der Reisende durch Verschulden der Bahnverwaltung die Abfahrtszeit versäumt, z. B. weil die Billettkasse überhaupt nicht oder nicht rechtzeitig geöffnet wurde.

Ausgenommen sind ferner die im § 19 Abs. 3 bezeichneten Fälle (s. Anm. 65a).

<sup>65a)</sup> Abs. 3 enthält zwei Ausnahmen von der Regel des Abs. 2. § 19.  
Trotz der Versäumnis der Abfahrtszeit ist sowohl der Reisende, dessen Fahr- Abs. 3.  
karte auf einen bestimmten Zug lautet, wie auch der Reisende, dessen Fahrkarte auf einen bestimmten Tag lautet berechtigt, sich eines späteren Zuges unter Anrechnung des Fahrgeldes zu bedienen. Voraussetzung ist, 1) daß er seine Fahrkarte ohne Vorzug dem Stationsvorsteher vorlegt und 2) dieselbe mit einem Bemerk über die Gültigkeit versehen läßt. Alsdann kann er im ersteren Falle sich auch eines anderen am nämlichen oder am folgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden Zuges bedienen, im letzteren Falle eines am folgenden Tage dahin abgehenden. In beiden Fällen hat er bei Benutzung eines höher tarifierten Zuges beim Umtausch der Fahrkarte den Preisunterschied nachzuzahlen, bei Benutzung eines niedriger tarifierten Zuges wird ihm der Preisunterschied erstattet.

<sup>66)</sup> Abs. 4 bestimmt, daß die ausnahmsweise Vergünstigung des Abs. 3 § 19.  
eine Verlängerung der für Rückfahrten, Rundreisen u. dergl. festgesetzten Abs. 4  
Frist nicht zur Folge hat. War der versäumte Zug also der letzte vor Ab-

lauf der Frist benutzbare, so kann die Vergünstigung aus Abs. 3 auch bei Erfüllung der dort bezeichneten Voraussetzungen nicht beansprucht werden.

## §. 20.

### Ausschluß von der Fahrt.

(1) Personen, welche wegen einer sichtlichen Krankheit oder aus anderen Gründen die Mitreisenden voraussichtlich belästigen würden, sind von der Mitfahrt auszuschließen, wenn nicht für sie eine besondere Abtheilung bezahlt wird und bereit gestellt werden kann. Wird die Mitfahrt nicht gestattet, so ist das etwa bezahlte Fahrgeld einschließlich der Gepäckfracht zurückzugeben. Wird erst unterwegs wahrgenommen, daß ein Reisender zu den bezeichneten Personen gehört, so erfolgt der Ausschluß auf der nächsten Station. Das Fahrgeld sowie die Gepäckfracht sind für die nicht durchfahrene Strecke zu erzeßen.<sup>67)</sup>

(2) Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, sich den Anordnungen der Bediensteten nicht fügt oder den Anstand verletzt, wird ohne Anspruch auf den Ersatz des bezahlten Fahrgeldes von der Mitfahrt ausgeschlossen. Namentlich dürfen trunkene Personen zur Mitfahrt und zum Aufenthalte in den Warteräumen nicht zugelassen werden und sind, falls die Zulassung dennoch stattgefunden hat, auszuweisen.<sup>68)</sup>

(3) Erfolgt die Ausweisung unterwegs oder werden die betreffenden Personen zurückgewiesen, nachdem sie ihr Gepäck bereits zur Abfertigung übergeben haben, so haben sie keinen Anspruch darauf, daß ihnen dasselbe anderswo, als auf der Station, wohin es abgefertigt worden, wieder verabfolgt wird.<sup>69)</sup>

Die Beförderung von Personen, von welchen bekannt ist, dass sie an leicht übertragbaren schweren Krankheiten, nämlich Diphtheritis, Masern, Scharlach, Ruhr (Dysenterie), Flecktyphus oder Pocken leiden, darf nur dann und zwar nur in besonderen Wagen stattfinden, wenn für die Erkrankten besondere Wagen nach Massgabe der Zusatzbestimmung B zu § 10 bereit gestellt und bezahlt werden. Dagegen ist die Beförderung solcher Kranken in besonderen Abtheilungen der im übrigen dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnwagen unzulässig.

§ 20. <sup>67)</sup> § 20 Abs. 1. macht von dem Principe gleichmäßiger Anwendung Abs. 1. der Bestimmungen der Verf.-Ord. auf alle Personen, insbesondere der allgemein

ausgesprochenen Beförderungspflicht (§ 6, § 7.) eine Ausnahme in Betreff solcher, welche wegen einer sichtlichen Krankheit oder aus anderen Gründen den Mitreisenden voraussichtlich lästig werden würden. (Schott S. 525.) Es wird unterschieden, ob die Wahrnehmung hiervon bereits auf der Anfangstation (Satz 1) oder erst unterwegs (Satz 3) erfolgt.

I. Im ersteren Falle kann solchen Personen zwar (vgl. § 6) die Fahrt nicht gänzlich verweigert, wohl aber muß (obligatorisch) dieselbe von der Bedingung abhängig gemacht werden, daß sie eine besondere Abtheilung bezahlen und eine solche bereit gestellt werden kann. Von den Gründen des Ausschusses ist nur einer: „sichtliche Krankheit“, besonders hervorgehoben, im Uebrigen aber mit den Worten „oder aus anderen Gründen“ den Eisenbahnorganen der weiteste Spielraum gelassen.

Wer zur Entscheidung befugt sei, ist nicht ausgesprochen. Im Streitfalle dürfte dieselbe dem höchsten Zug- oder Stationsbeamten obliegen (§§ 2, 3.), vorbehaltlich jedoch des Schadensanspruches, wenn sich der maßgebende Grund als unzureichend erweist. Bei Ausschluß wird das etwa bereits bezahlte Fahrgeld einschließlich der Gepäckfracht zurückgegeben. (Schott S. 528.)

Abf. 1, Satz 1 spricht im Uebrigen ganz evident dafür, daß die Eisenbahn schon vor Abschluß des Beförderungsvertrages die Persönlichkeit und die Individualität des zu befördernden Passagiers zu berücksichtigen berechtigt und verpflichtet ist, mithin die Fahrkarte, wie oben bereits des Näheren ausgeführt (§ 12 S. 75 ff.) kein Inhaberpapier, sondern lediglich eine legitimirende Quittung ist.

II. Im letzteren Falle (Wahrnehmung unterwegs) erfolgt der Ausschluß auf der nächsten Station, und zwar auch in diesem Falle, — wie zwar nicht ausdrücklich ausgesprochen, aber sinngemäß zu ergänzen ist, — sofern nicht zwei Bedingungen sich erfüllen, nämlich: 1. eine besondere Abtheilung bezahlt wird und 2. bereit gestellt werden kann. Das Fahrgeld und die Gepäckfracht für die nicht durchfahrene Strecke werden im Falle des Ausschusses erlegt, im Falle der Weiterfahrt erfolgt entsprechende Zuzahlung.

Vgl. über die Weiterbeförderung von Personen, von welchen bekannt ist, daß sie an leicht übertragbaren, schweren Krankheiten, nämlich Diphtheritis, Masern, Scharlach, Ruhr, Flecktyphus oder Pocken leiden: Allg. Zus.-Best. zu § 20 Verk.-Ord. (S. 94). Ferner die Preuß. Dienstanweisung betreffend Grundsätze für die Einrichtung des Eisenbahnverkehrs in Cholerazeiten v. 28. Juli 1893 (E.-B.-Bl. S. 253) u. d. abänder. Erl. v. 9. Jan. 1894 eod. S. 3.

68) Absatz 2 enthält Bestimmungen über den Ausschluß ordnungswidrig, § 20. renitent oder unanständig sich benehmender oder trunkenen Personen von der abs. 2. Fahrt und dem Aufenthalt in den Warteräumen. Nach § 53 Betr.-Ord. u. § 43 Bahn-Ord. müssen die Eisenbahnreisenden und das sonstige Publikum den allgemeinen Anordnungen nachkommen, welche von der Bahnverwaltung behufs Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets und bei Beförderung von Personen und Sachen getroffen werden, und haben den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit einem Dienstabzeichen oder mit einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft



versehenen Bahnpolizeibeamten und des sonstigen, in gleicher Weise kenntlichen Dienstpersonals (§ 2 Verf.-Ord., f. § 66 Abs. 2 Betr.-Ord., § 47 Abs. 2 Bahn-Ord., Reichsger. 5. April 1881, Eisenbahnr. Entsch. Bd. 2 S. 7) Folge zu leisten. Im Dienst muß jeder Beamte die vorgeschriebene Dienstkleidung tragen. (Gemeinsame Bestimmungen für alle Beamte im Preuß. Staats-Eisenbahndienst vom 15. Januar 1876 II. 22191 § 10.) Das Schaffnerpersonal ist mit deutlich sichtbaren Nummern zu versehen, welche zweckmäßig auf einem während des Dienstes um die Mütze zu befestigenden Streifen anzubringen sind. (Preuß. Erl. vom 20. Februar 1878 Ziff. 4, E.-V.-Bl. S. 42.) Die Bahnpolizeibeamten (zu welchen insbesondere die Bahnkontroleure, Betriebskontroleure, Stationsvorsteher, Stationsaufseher, Stationsassistenten, Weichensteller, Bahnwärter, Zugführer, Packmeister, Schaffner und Portiers gehören) müssen bei Ausübung ihres Dienstes die vorgeschriebene Dienstuniform oder das festgestellte Dienstabzeichen tragen oder mit einer Legitimation versehen sein (Bahn-Pol.-Regl. § 66). Die Stationsbeamten müssen im Dienst stets die vorgeschriebene Dienstkleidung und bei Abfertigung von Zügen mit Personenbeförderung die orangefarbene Dienstmütze tragen (Preuß. Dienst-anweisung f. Stat.-Beamte § 6).

Zu den „allgemeinen Anordnungen“ gehören auch die in der Verf.-Ord. enthaltenen Ordnungsvorschriften, insbesondere §§ 5, 15, 16, 17, 18, 20, 22, 23 u. a.; f. Laband a. a. O. Bd. II. S. 120 Anm. 1, Reichsger. 5. April 1881, Eisenbahnr. Entsch. Bd. 2 S. 7; 24. März 1884 eod. Bd. 3 S. 203; 7. Mai 1880 eod. Bd. I. S. 166. Die Betr.-Ord. bestimmt im § 63, daß ein Abdruck der für das Publikum bestimmten bahnpolizeilichen Vorschriften (§§ 54, 55 ff.), sowie der §§ 13, 15, 18, 20, 21 und 29 der Verf.-Ord. in jedem Warteraume auszuhängen ist. Auch aus bestehenden Verträgen kann Niemand ein Recht auf Nichtbefolgung bahnpolizeilicher Anordnungen herleiten. (Ob.-L.-Ger. Kolmar 3. Febr. 1888, Eisenbahnr. Entsch. Bd. 6 S. 251, 252.) Wenn daher auch ein Fahrgast durch das Lösen der Fahrkarte, sei es auf längere oder kürzere Zeit, die Befugniß erworben hat, sich in dem Wartesaale aufzuhalten, so ist doch diese Befugniß keine derart uneingeschränkte, daß sie nur im Einverständnisse mit dem Fahrgast wieder aufgehoben werden kann, da der von einem Reisenden wegen seiner Beförderung mit der Eisenbahn geschlossene Vertrag auf diejenigen Bestimmungen beruht, welche überhaupt den Betrieb der Letzteren regeln und die Unterwerfung des Reisenden unter diese Bestimmungen zur selbstverständlichen Voraussetzung hat. Zu dieser gehört aber nach § 53 der Betr.-Ord., daß den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit einem Dienstabzeichen versehenen Bahnpolizeibeamten Folge geleistet wird. Durch die Betr.-Ord. ist der Eisenbahn-Verwaltung die Macht eingeräumt worden, durch ihre Beamten die öffentliche Ordnung und Ruhe im Interesse der Sicherheit des Bahnverkehrs auf den Bahnhöfen mittelst der geeigneten, näher bezeichneten Maßregeln aufrecht zu erhalten. Zu diesen Maßregeln gehört die Entfernung aus dem Wartesaale, falls der Fahrgast sich eines ungehörlichen und störenden Benehmens schuldig macht und dadurch die anderen, im Wartesaale Anwesenden belästigt, wie in gleicher Weise durch § 20 der Verf.-Ord. auch der Ausschluß des

Reisenden von der Weiterfahrt zugelassen ist. Die Ausübung dieser Rechte ist nicht durch den Willen des Fahrgastes bedingt, der zufolge seines ordnungswidrigen Verhaltens des aus der Lösung der Fahrkarte erworbenen Rechtes, im Wartesaale bis zum Abgang des Zuges zu verweilen, verlustig geht. (D.-L.-G. Naumburg 21. Juni 1888, Eisenbahn. Entsch. Bd. 7 S. 12.)

Abf. 2 bestimmt als eine weitere Ausnahme (vgl. Abf. 1) von der im § 6 allgemein ausgesprochenen Beförderungspflicht der Eisenbahnen, daß dieselben die Eingehung eines Beförderungsvertrages zu verweigern und von einem bereits eingegangenen zurückzutreten, d. h. eine Person von der Mit- oder Weiterreise auszuschließen befugt sind, wenn dieselbe:

1. die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, oder
2. sich den Anordnungen des Dienstpersonals nicht fügt, oder
3. den Anstand verlegt.

Bei trunkenen Personen ist es (auch wenn keiner der drei vorstehenden Fälle vorliegt) den Eisenbahnen sogar zur Pflicht gemacht, ihren Ausschluß von der Fahrt und ihre Ausweisung aus den Warteräumen zu bewirken — also lediglich auf Grund der Thatsache der Trunkenheit (Schott S. 525). Der Ausschluß (Rücktritt) erfolgt ohne Anspruch auf den Ersatz des bereits gezahlten Fahrgeldes (Endemann, R. d. E. S. 673, f. dagegen Abf. 1) — wozu auch arg. Abf. 1 die Gepäckfracht zu rechnen ist. Nebenbei hat der Kontravenient etwa sonst verwirkte polizeiliche u. Strafen zu tragen. Die Bestimmung ist insofern wenig klar, als die Kontraventionsfälle ungenau bezeichnet sind und ferner nicht gesagt ist, wem im Streitfalle die Entscheidung darüber obliegt (wohl zunächst dem höchsten Zug- bezw. Stationsbeamten, f. Abf. 1 S. 95). Jedenfalls bleibt dem Reisenden das Recht, auf richterliche Entscheidung zu provozieren und event. Schadensansprüche wegen ungerechtfertigten Ausschlusses geltend zu machen. Der Ausschluß von der Mit- oder Weiterreise kann sich nur auf den einzelnen konkreten Fall der Renitenz u. beschränken, es ist den Eisenbahnen nicht etwa gestattet, eine Person aus diesem Anlaß generell und dauernd auf längere Zeit von Einbahnfahrten überhaupt auszuschließen bezw. zurückzuweisen. Auch darf die Entfernung eines renitenten Passagiers nicht auf freier Strecke, sondern nur auf der nächsten Unterwegsstation erfolgen. (Erl. d. Preuß. H.-M. vom 8. Juni 1874 II. 11364) Wenn Militärpersonen, welche zu einem geschlossenen Transport gehören und dem Kommando des Truppenführers übergeben sind, sich Ungehörigkeiten auf der Eisenbahn zu Schulden kommen lassen, so sind die Kommandoführer um Abhülfe anzufragen. Wenn diese gar nicht oder nicht in genügendem Maße gewährt wird, so ist die Angelegenheit behufs weiterer Verfolgung bei der vorgesetzten Instanz zur Anzeige zu bringen. (Preuß. Erl. vom 24. März 1860 II. 2121.) Eine Ausschließung einzelner auf dem Marsch befindlicher Militärpersonen von der Weiterfahrt darf in der Regel nur dann eintreten, wenn dieses im Interesse der Sicherheit des Betriebes oder zum Schutze anderer Mitreisender gegen Ungehörigkeiten unvermeidlich erscheint. Im Uebrigen haben sich die Bahnbeamten bei Vergehen und Ordnungswidrigkeiten solcher Militärpersonen auf Konstatirung der Identität der Person und

Anzeige bei der vorgesetzten Behörde zu beschränken. (Preuß. Erl. vom 25. Januar 1857 II. 10584.)

Abgesehen von den reglementarischen Strafen können die bezüglichen Uebertretungen auch strafrechtliche Folgen nach sich ziehen; insbesondere wegen Widerstands und thätlichen Angriffs (§ 113 D. R.-St.-G.-B.), Hausfriedensbruch (§ 123 l. c.) und Beamenbeleidigung (§ 196 l. c.). Die Praxis hat vornehmlich den Schutz des § 113 St.-G.-B. auch den Bahnpolizeibeamten als Vollstreckungsbeamten zuerkannt, so insbesondere den Stationsbeamten: Reichsger. 5. April 1881, Eisenbahnr. Entsch. Bd. 2 S. 7 (Widerstand bei Entfernung aus dem Coupé wegen Verweigerung des Vorzeigens der Fahrkarte), Ob.-Land.-Ger. München 4. Juli 1882 eod. Bd. 3 S. 255 (Widerstand bei der vorläufigen Festnahme wegen Beamenbeleidigung), Ob.-Land.-Ger. Rostock 7. Mai 1888, eod. Bd. 6 S. 294 (Widerstand durch thätlichen Angriff bei Einziehung einer Ordnungsstrafe). Und ferner ist Hausfriedensbruch angenommen worden in Bezug auf die Perrons (Bahnsteige), Reichsger. 29. Januar 1881, Eisenbahnr. Entsch. Bd. I. S. 375 und 28. Oktober 1889 eod. Bd. 7 S. 326), desgleichen auf den Bahnhof (Reichsger. 4. Mai 1885 eod. Bd. 4 S. 156), die Empfangsgebäude, deren Flure 2c. (D.-L.-G. Rostock 25. Juli 1888 eod. Bd. 4 S. 304—308); den Wartesaal (D.-L.-G. Naumburg 21. Juni 1888 eod. Bd. 7 S. 12) f. Anm. 5.

§ 20. <sup>69)</sup> Absatz 3 verordnet, daß der Ausgeschlossene, sei es auf der Abgang- oder einer Unterwegsstation, nicht berechtigt ist, die Rückgabe des bereits aufgegebenen Gepäcks anderswo, als auf der Bestimmungsstation zu verlangen. Die Eisenbahn braucht also nicht gleichzeitig auch vom Gepäctransportvertrage zurückzutreten, sondern kann diesen (um nicht in der regelmäßigen Expedition eine Störung eintreten zu lassen: Epstein S. 14) erfüllen. Schott S. 528. Der Annahme Schwab's (Neuerungen S. 12), daß sich Abs. 3 nur auf trunkene und renitente, nicht auch auf kranke Personen beziehe, kann nicht beigetreten werden. Abs. 3 macht einen derartigen Unterschied nicht.

## § 21.

### Kontrolle der Fahrkarten.

(1) Die Fahrkarte ist auf Verlangen bei dem Eintritt in den Warteraum, beim Betreten des Bahnsteigs (Perron), beim Einsteigen in den Wagen, sowie auch jederzeit während der Fahrt vorzuzeigen.<sup>70)</sup>

(2) Der Reisende, welcher ohne gültige Fahrkarte betroffen wird, hat für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke und, wenn die Zugangsstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von 6 Mark zu entrichten. Der letztere Betrag ist auch für den Fall zu bezahlen, daß der Zug sich noch nicht in Bewegung gesetzt hat.<sup>71)</sup> Derjenige Reisende jedoch,

welcher unaufgefordert dem Schaffner oder Zugführer meldet, daß er wegen Verspätung keine Fahrkarte habe lösen können, hat nur den gewöhnlichen Fahrpreis mit einem Zuschlage von 1 Mark, keinesfalls jedoch mehr als den doppelten Fahrpreis zu zahlen.<sup>72)</sup> In allen Fällen ist dem Reisenden eine Zuschlagskarte oder sonstige Bescheinigung zu verabfolgen.<sup>73)</sup>

(3) Wer die sofortige Zahlung verweigert, kann ausgesetzt werden.<sup>74)</sup>

1. Ob eine beschädigte Fahrkarte noch als gültig anzusehen ist, darüber entscheidet im Zuge der Zugführer, auf der Station der Stationsvorsteher. Fahrkarten, deren Inhalt durch unbefugte Korrekturen, Radirungen oder auf andere Weise geändert worden ist, werden als ungültig eingezogen. Die benutzten Fahrkarten und Fahrscheine werden vor oder auf der Endstation von den Eisenbahnbediensteten abgenommen.
2. Hat auf einer Anschlussstation wegen Verspätung des benutzten Zuges eine Fahrkarte zur Weiterfahrt nicht gelöst werden können, und wird dies dem Schaffner sofort bei seinem ersten Erscheinen unaufgefordert gemeldet, so wird nur der gewöhnliche Fahrpreis, d. h. der Preis einer Fahrkarte für einfache Fahrt, erhoben.
3. Der Reisende, welcher in demselben Zuge über die Station, bis zu welcher seine Fahrkarte gilt, hinausfahren will, dortselbst aber keine Zeit zur Lösung einer neuen Fahrkarte hat und die Absicht der Weiterfahrt spätestens bei Ankunft auf der ursprünglichen Bestimmungsstation dem Schaffner meldet, hat nur den gewöhnlichen Fahrpreis zu zahlen.
4. Der Reisende, welcher in einem auf der Bestimmungsstation der Fahrkarte nicht haltenden Zuge über diese Station hinausfährt, hat auf der nächstfolgenden Haltestation für die überfahrene Strecke eine einfache Fahrkarte nachzulösen, wenn er die Absicht der Weiterfahrt dem Schaffner unaufgefordert mitgeteilt hat.

<sup>70)</sup> Abs. 1 des § 21 verpflichtet den Reisenden, die gelöste Fahrkarte sowohl § 21.  
beim Eintritt in den Warteraum, wie auch beim Betreten des Bahnsteigs <sup>abs. 1.</sup>  
(Perron), beim Einsteigen in den Wagen und jederzeit während der Fahrt  
vorzuzeigen (vergl. Erl. des Preuß. Min. der öff. Arb. vom 28./1. 1892  
betr. die Fahrkarten-Prüfung an den Ausgängen der Bahnsteige auf den

Berliner Fernbahnhöfen E.-B.-Bl. 1892 S. 21.); jedoch nicht ohne Weiteres, sondern nur auf Verlangen (sc. des hierzu legitimirten Bahnorgans). Die Weigerung begründet die Rückweisung bezw. — wenn unterwegs — den Ausschluß von der Fahrt (arg. § 20 Abs. 2). Der Reisende ist demgemäß verpflichtet, die Fahrkarte während der ganzen Fahrt aufzubewahren und jederzeit dem Schaffner und dem mit der Zugrevision beauftragten Beamten vorzuzeigen (Zusatzbestimmung der Preuß. Staatsbahnen). Die durch Verschulden des Kassirers überhaupt nicht oder nicht rechtzeitig vor Abgang eines Zuges erfolgte Eröffnung der Personentasse verpflichtet aber die Eisenbahn zum Schadenersatz an diejenigen Personen, welche mitfahren wollten, aber ohne Karte nicht zugelassen wurden. (Oberst. Oesterr. Ger. vom 3. August 1876, Epstein S. 392, Röll S. 455.)

§ 21. 71) Abs. 2 des § 21 in Verbindung mit Abs. 3 enthält Bestimmungen  
Abs. 2. über das Verfahren in Betreff solcher, welche ohne gültige Fahrkarte  
Satz betroffen werden. Es ist unterschieden zwischen

1 u. 2.

I. solchen, die dies nicht melden (Satz 1 u. 2) und

II. solchen, die dies unaufgefordert melden (Satz 3).

I. Die sich nicht Meldenden haben nach Satz 1 und 2 für die ganze von ihnen zurückgelegte Strecke, und, wenn die Zugangsstation (sc. diejenige, auf welcher sie den Zug bestiegen) nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, — was den Reisenden obliegt —, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke als Konventionalstrafe das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von 6 Mark zu zahlen. Dieser Betrag ist — wie neu hinzugefügt ist — auch dann zu zahlen, wenn der Zug sich noch nicht in Bewegung gesetzt hat. Das Fahrgeld ist nicht noch besonders zu entrichten. Mehr darf nicht gefordert werden. Insbesondere ist eine Abrundung des Preises über das Doppelte hinaus unzulässig. Lediglich die Thatsache des Betroffenenwerdens ohne gültige Fahrkarte, d. h. ganz ohne Fahrkarte oder mit einer nicht für die betreffende Person, Strecke, Zeit oder Klasse gültigen oder bereits benutzten, gefälschten Fahrkarte u. begründet die Strafe. Auch der Nachweis, daß die Fahrkarte gelöst, aber verloren gegangen sei (z. B. durch Vorlegung des entsprechenden Gepäckscheins), kann somit davon nicht befreien, da es auf dolus oder culpa hier nicht ankommt. Daher begründet strenggenommen auch das spätere Wiederfinden der z. B. der Revision verlorenen Fahrkarte nicht eine Rückforderung des Strafbetrages, wiewohl derselben aus Billigkeitsrücksichten wohl allseitig stattgegeben werden wird (Rühlwetter S. 17 Anm. 3). Auch Schott S. 528 bezeichnet diese Verpflichtung als eine Strafverpflichtung, welche ohne Rücksicht darauf begründet sei, ob der Passagier niemals eine Fahrkarte gelöst oder aber die gelöste verloren oder die verlorene nach der Strafzahlung wiedergefunden habe. Dagegen sieht ein Erlaß des Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 23. Februar 1883 II. b. T. 1049 darin nicht die Festsetzung einer Geldstrafe, sondern die Normirung erhöhter, im Mindestbetrage auf 6 Mark festgesetzter Fahrgelder für die mit einer gültigen Fahrkarte nicht versehenen Reisenden.

Vergl. Allg. Zus.-Best. z. § 21 Verk.-Ord. (S. 99.). Bes. Best. der Preuß. Staatsb. zu § 21. Verk.-Ord. (Kontrolle der Fahrkarten). Fahr-



plan-Vorschriften f. d. Preuß. Staatsb. vom 1. Mai 1893. Abschn. IX: Anweisung betreffend das Verfahren, welches den ohne gültige Fahrkarte im Zuge betroffenen Reisenden gegenüber zu beobachten ist.

Neben der Kontravention gegen § 21 Abs. 2 Berl.-Ord. kann aber auch noch der Thatbestand des Betrugs, der Urkundenfälschung und der Bestechung vorliegen und strafrechtliche Verfolgung eintreten:

a) Betrug (§§ 263, 264 d. R.-St.-G.-B.) liegt vor:

1. bei der Fahrt ohne Fahrkarte in der rechtswidrigen Absicht, ohne Entgelt befördert zu werden, f. Oppenhoff z. § 263 St.-G.-B. Nr. 68, Hahn 3. A. S. 357. Durch Nachlösung der Fahrkarten wird die bereits mit Beginn der Fahrt eingetretene Vermögensbeschädigung der Eisenbahn nicht aufgehoben (Reichsger. 14. Mai 1889, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 7 S. 124), und zwar gleichviel, ob der betreffende Passagier nur heimlich (ohne Meldung) mitfährt oder auf Befragen eine irrthümerregende oder unrichtige Antwort giebt (Stadtger. Frankfurt a. M. 17. Febr. 1878, E.-B.-Bl. 1878 S. 169, Reichsger. I. Straf.-Sen. 20. Juni 1881, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 64. A. M. de Jonge, „Retourbillet und kein Ende“ S. 21, v. Bar, Gerichtssaal 1888, Westrum, Magazin f. d. Recht VII.)

2. bei bewußt rechtswidriger Benutzung einer nicht für den betr. Passagier bestimmten Fahrkarte (unübertragbaren Rückfahrkarte, Rundreise-, Zeit-Karte etc.) Vergl. oben § 12 Berl.-Ord. Anm. 38 S. 76 ff, ferner Westrum, Jur. Wochenschrift 1886 Nr. 29, 30, E. von Stein, Oesterr. Centr.-Bl. 1886 Nr. 55, 56, — 1887 Nr. 86, Endemann, R. d. E. § 132 S. 676, de Jonge, Unübertragbarkeit der Retourbillets, Köln 1887, Reichsger. 7. Febr. 1887, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 243, Landger. Düsseldorf 6. Novbr. 1886 eod. Bd. 5 S. 108, Ober-Landger. München 10. Febr. 1888 eod. Bd. 6 S. 364, Kammerger. Berlin 15. Dezbr. 1884 eod. Bd. 3 S. 429, Bd. 4 S. 21, Landger. München 17. Novbr. 1887 eod. Bd. 6 S. 90, Oesterr. Oberst. Ger.-S. vom 15. Dezbr. 1887 eod. Bd. 6 S. 106, A. M. v. Jhering, Jahrb. f. Dogmatik etc., Bd. 23 S. 327 f., Meili, internat. Eisenbahnvertr. S. 41. Betrug kann durch Benutzung einer ungültigen Fahrkarte auch in Einverständnis mit dem Schaffner begangen werden, wenn die Verwaltung durch das Einsteigen in den Waggon und die dadurch bewirkte Unterdrückung der Thatfache, daß Thäter keine gültige Karte besitzt, getäuscht wird. (Reichsger. 13. März 1888, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 6 S. 263.) Und zwar kann hierin vollendeter Betrug, nicht bloßer Betrugsversuch liegen, auch wenn späterhin das revidirende Fahrpersonal sich durch die Vorpiegelungen des Thäters nicht täuschen ließ (Reichsger. 8. Juli 1889 eod. Bd. 6 S. 215). Ueberhaupt schließt der Thatbestand der Bestechung des Schaffners den Thatbestand des Betrugs gegenüber der Eisenbahnverwaltung durch den ohne Karte die Eisenbahn benutzenden Passagier nicht aus. (Reichsger. 4. Juli 1889 eod. Bd. 7 S. 214.)

b) Urkundenfälschung (§§ 267, 268 d. R.-St.-G.-B.) liegt vor: bei der Fälschung einer Fahrkarte, soweit sie in rechtswidriger Absicht geschieht und von beweiserheblicher Bedeutung ist. Dahin gehört die Aenderung des Datums behufs Verlängerung der Gültigkeitsdauer (Reichsger. vom 21. März 1883, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 48), nicht aber, wenn



den Wunsch äußert, in einer höheren Wagenklasse befördert zu werden, aber wegen Zeitmangels einen Umtausch seiner Fahrkarte oder die Lösung einer Zuschlagkarte nicht mehr bewirken kann.

Reisende, welche mit einer ungültig gewordenen Rückfahrkarte in der Meinung, daß dieselbe noch gültig sei, den Zug besteigen, sind auf der Zugangstation, sofern die Zeit zur Neulösung einer Fahrkarte nicht mehr ausreicht, aus dem Zuge nicht zu weisen, wenn sich dieselben auf vorherige Aufforderung bereit erklären, den Betrag für eine Zusatzkarte mit 1 Mark zu zahlen und auf einer Unterwegstation die erforderlichen Fahrkarten nachlösen.

Hat auf einer Anschlußstation wegen Verspätung des benutzten Zuges eine Fahrkarte zur Weiterfahrt nicht rechtzeitig gelöst werden können, und wird dies sofort bei dem ersten Erscheinen des Schaffners unaufgefordert demselben gemeldet, so wird der Zuschlag von 1 Mark nicht erhoben.

Reisende, welche auf Rückfahrkarten bei der Rückreise über diejenige Station oder Haltestelle, auf welcher die Rückfahrkarte gelöst ist, hinausfahren müssen, weil der Zug auf der ursprünglichen Abgangstation nicht anhält, haben nur eine einfache Fahrkarte derselben Zuggattung für diejenige Strecke, welche ohne Fahrkarte zurückgelegt worden ist, nicht aber auch eine Zusatzkarte zu lösen.

Dieses Verfahren hat jedoch nur dann Platz zu greifen, wenn der Reisende dem Schaffner unaufgefordert entsprechende Mittheilung macht.

Auf kleineren Stationen, auf welchen der dienstthuende Beamte den Fahrkartenverkauf zu besorgen hat und nach Schluß des Schalters den Zug abfertigen muß, kann der Fall eintreten, daß Reisende hinlänglich früh kommen, um, wenn der Schalter offen wäre, noch eine Fahrkarte lösen und einsteigen zu können.

In solchen Fällen hat der den Zug abfertigende Beamte den Zugführer zu beauftragen, den betreffenden Reisenden ohne Lösung der Zusatzkarte von 1 Mark zur Mitfahrt in den Zug aufzunehmen. Der Zugführer hat auf der nächsten geeigneten Station die Nachlösung der erforderlichen Fahrkarte zu veranlassen.

Hinsichtlich der Nachlösung der Fahrkarten und Verabfolgung der Zusatzkarten zu 6 Mark und 1 Mark ist folgendes Verfahren zu beobachten:

Sobald der Schaffner dem Zugführer meldet, daß ein Reisender sich nicht im Besitz einer Fahrkarte oder im Besitz einer ungültigen Fahrkarte befindet, ist der Reisende in allen Fällen auf der nächsten zur Nachlösung der Fahrkarten geeigneten Station, spätestens jedoch auf der Zielstation der Reise in unauffälliger Weise dem diensthabenden Stationsbeamten zur Nachlösung der Fahrkarten zuzuführen. Letzterer hat bei der Fahrkartenausgabestelle die Nachlösung der erforderlichen Fahrkarten bezw. Zusatzkarten für die rückliegende Strecke zu veranlassen.

Ferner die bes. Best. der Preuß. Staatsb. z. § 21 Verf.-Ord.:

1. Der Reisende ist verpflichtet, außer der Fahrkarte auch die etwaige Platzkarte — vergl. Besondere Bestimmung zu §. 17 Anm. 53. S. 88 — während der Fahrt aufzubewahren und auf Verlangen jedem im Bahn-



zuge diensthühenden Eisenbahnbeamten, der als solcher durch Dienstabzeichen kenntlich ist, oder sich sonst ausweist, vorzuzeigen.

2. Bei den in den Fahrplänen mit dem Buchstaben D (Durchgangszug) besonders bezeichneten Zügen (Besondere Bestimmung zu § 17) ist außer dem Betrage für eine Platzkarte noch ein Zuschlag von 1 Mark von demjenigen Reisenden zu zahlen, welcher einen numerirten Platz einnimmt, ohne im Besitze einer Platzkarte zu sein und dies nicht beim nächsten Erscheinen des Schaffners oder Zugführers meldet.

3. Die Fahrkarten werden von den Bahnbediensteten je nach den bestehenden Einrichtungen vor oder nach Beendigung der Fahrt abgenommen.

§ 21. 73) Die Bestimmung des Abs. 2 S. 4, daß den Reisenden eine Zuschlagkarte oder sonstige Bescheinigung in allen Fällen zu verabsorgen ist, ist neu hinzugefügt. Sie gilt für alle Fälle der Nachzahlung, also sowohl bei Nichtmeldung (Abs. 2 S. 1 u. 2), wie bei erfolgter unaufgeforderter Meldung (Abs. 2 S. 3).

§ 21. 74) Abs. 3 endlich verordnet, daß — in beiden im Abs. 2 bezeichneten Fällen — der Reisende bei Weigerung sofortiger Zahlung (sc. des Fahrgeldes nebst Strafe bezw. Zuschlag) ausgesetzt werden kann — selbstredend nicht auf freier Strecke, sondern auf irgend einer Station oder Haltestelle (s. Erl. d. Preuß. H.-M. v. 8. Juni 1874 II. 11364). Die Aussetzung entbindet den Reisenden von der Zahlung des Fahrgeldes bezw. der verwirkten Strafbeträge nicht.

## § 22.

### Verhalten während der Fahrt.

(1) Während der Fahrt darf sich Niemand seitwärts aus dem Wagen beugen oder gegen die Thür anlehnen.<sup>75)</sup> Auch ist der Aufenthalt auf den etwa an den Wagen befindlichen Plattformen nicht gestattet.<sup>76)</sup>

(2) Die Fenster dürfen nur mit Zustimmung aller in derselben Abtheilung mitreisenden Personen auf beiden Seiten des Wagens gleichzeitig geöffnet sein. Im Übrigen entscheidet, soweit die Reisenden sich über das Öffnen und Schließen der Fenster nicht verständigen, der Schaffner.<sup>77)</sup>

(3) Es ist untersagt, Gegenstände, durch welche Personen oder Sachen beschädigt werden können, aus dem Wagen zu werfen.<sup>78)</sup>

§ 22. 75) § 22 enthält in Ausführung und Ergänzung der §§ 61, 62 Betr.-Ord. bezw. §§ 41, 45 Nebenbahn-Ord. eine Reihe von Sicherheitsbestimmungen über das Verhalten der Reisenden während der Fahrt. Die Bestimmungen finden also nur Anwendung, wenn der Zug in Bewegung ist, nicht, während derselbe steht.

An die Nichtbeachtung dieser Vorschriften knüpft zwar § 22 kein Strafbest.

deres Präjudiz, es kann aber bei etwaiger Renitenz der Ausschluß von der Fahrt gemäß § 20 Berl.-Ord. und überdies als Verstoß gegen § 53 Betr.-Ord. bezw. § 43 Nebenb.-Ord. die Strafe des § 61 resp. § 45 eintreten. Auch kann eine derartige Kontravention den Einwand des eigenen Verschuldens im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 begründen (f. Eger, Rom. zum Reichshaftpflichtgesetz 3. Aufl. S. 139 f.).

<sup>76)</sup> Das Verbot des Aufenthalts auf den etwa an den Wagen befindlichen Plattformen ist neu aufgenommen. Dagegen ist das — auch an sich schwer durchzuführende — Verbot des Tretens auf die Sitze (alt. Regl. § 19 Abs. 1) im Hinblick auf die Bestimmung des § 23 über Beschädigung und Verunreinigung der Wagen in Wegfall gebracht worden. (Erl. d. R.-E.-B.-A. 2/12. 1892 Nr. 11345.) § 22. Abs. 1. Satz 2.

<sup>77)</sup> An die Stelle der bisherigen Bestimmung über Öffnen und Schließen der Fenster (alt. Regl. § 19 Abs. 2), welche sich nicht als zweckmäßig erwiesen hat, ist durch § 22 Abs. 2 der Grundsatz getreten, daß sich prinzipaliter die Reisenden hierüber zu verständigen haben und eventuell der Schaffner entscheidet (Satz 2). Ausgenommen hiervon ist jedoch das Verbot des Satzes 1, wonach nur mit Zustimmung aller in derselben Abtheilung mitreisenden Personen die Fenster auf beiden Seiten des Wagens gleichzeitig geöffnet sein dürfen. Sind hierüber die Mitreisenden nicht einig, so muß auf der einen — vom Schaffner event. zu bestimmenden Seite — die Schließung unter allen Umständen erfolgen. Der Schaffner darf also in diesem Falle nicht die Öffnung auf beiden Seiten anordnen, sondern nur fakultativ auf der einen, wohl aber kann er die Schließung auf beiden Seiten bestimmen. § 22. Abs. 2.

<sup>78)</sup> Das Verbot, Gegenstände, durch welche Personen oder Sachen beschädigt werden können, während der Fahrt (f. Anm. 75) aus dem Wagen zu werfen, ist neu aufgenommen und wiederholt die gleichlautende Bestimmung des § 61 Abs. 2 Betr.-Ord., § 44 Abs. 3 Nebenb.-Ord. § 22. Abs. 3.

## § 23.

### Beschädigung der Wagen.

Der durch Beschädigung oder Verunreinigung der Wagen oder ihrer Ausrüstung verursachte Schaden ist zu ersetzen. Die Eisenbahn ist berechtigt, sofortige Zahlung oder Sicherstellung zu verlangen. Die Entschädigung erfolgt, soweit hierfür ein Tarif besteht, nach Maßgabe desselben. Der Tarif ist auf Verlangen vorzuzeigen.<sup>79)</sup>

(1) Für das Zertrümmern von Fensterscheiben werden, soweit nicht für Wagen besonderer Bauart höhere Sätze festgesetzt sind, für I. und II. Klasse 3 Mark, für III. und IV. Klasse 2 Mark für jedes Fenster erhoben.

(2) Für die Verunreinigung eines Wagens wird 1 Mark erhoben.

(3) Für Beschädigungen anderer Art sind die Ersatzkosten auf Grund vorgenommener Abschätzung oder nach Massgabe des von jeder Verwaltung festgestellten besonderen Tarifs zu leisten.

(4) Bei vorsätzlicher Beschädigung tritt ausserdem gerichtliche Verfolgung ein.

§ 23. 79) § 23 behandelt die Ersatzpflicht der Reisenden für den durch Beschädigung oder Verunreinigung der Wagen oder ihrer Ausrüstung verursachten Schaden. (Vgl. hierzu § 60 Betr.-Ord., § 44 Abs. 7 Bahn-Ord., betr. das Verbot der Beschädigung der Eisenbahn-Betriebsmittel nebst Zubehör). Diese Normen des § 23 sind jedoch nicht vollständig und bedürfen der Ergänzung durch Bestimmungen der einzelnen Bahnverwaltungen (Eingangsb.-Best. Abs. 2). Denn es ist zwar allgemein die Pflicht des Reisenden zum Ersatz des Schadens aus der Beschädigung zc. der Wagen zc. ausgesprochen, sowie das Recht der Eisenbahn, sofortige Zahlung oder Sicherstellung zu verlangen. Soweit aber für die Ersatzleistungen ein Tarif nicht besteht — was bei der großen Verschiedenheit in der Art und im Umfange der Beschädigungen wohl zumeist der Fall sein wird — fehlt eine Bestimmung darüber, wem die Feststellung des Schadensbetrages zusteht. Ebenso wenig ist bestimmt, wem die Feststellung der Beschädigung, des Schuldigen sowie die Einziehung des Betrages bezw. der Kaution obliegt. Aber auch wenn hierüber von den Bahnverwaltungen Bestimmungen getroffen sind, z. B. derartig, daß das Dienstpersonal (Schaffner, Zugführer, Stationsvorsteher) den Schaden, den Schuldigen sowie den Ersatzbetrag selbstständig festzustellen und letzteren oder Sicherstellung sofort einzuziehen habe, würde es doch mit allgemeinen Rechtsregeln nicht vereinbar sein, diese einseitigen Feststellungen der Bahnorgane als endgültige zu betrachten. Vielmehr muß dem Herangezogenen sowohl über die Feststellung des Schadens und der Schuldfrage, wie des Ersatzbetrages durch das Bahnpersonal die Beschwerde bei der vorgesetzten Behörde und event. der Rechtswege vorbehalten bleiben (Schott, S. 528). Es ist daher anzunehmen, daß der Eisenbahn ein gewisses Pfändungs- bezw. Retentionsrecht, die Befugniß vorläufiger Feststellung und Einziehung des Schadens und vorbehaltlich definitiver Feststellung im Rechtswege zustehen soll.

Vgl. hierzu Allg. Zus.-Best. zu § 23 S. 105.

Ferner Erl. des Preuß. Min. der öff. Arb. v. 27/2. 1892 betr. Beschädigung der Aushänge in den Personenwagen (E.-B.-Bl. 1892 S. 49).

## § 24.

### Verfahren auf Zwischenstationen. Anhalten auf freier Bahn.

(1) Bei Ankunft auf einer Station ist der Name derselben, die Dauer des Aufenthaltes sowie der etwa stattfindende Wagenwechsel auszurufen. Sobald der Zug stillsteht, haben die Bahnbediensteten nach der zum Aussteigen bestimmten Seite die Thüren derjenigen

Wagen zu öffnen, in welchen Reisende mit Fahrkarten für diese Station sich befinden. Die Thüren der übrigen Wagen werden nur auf Verlangen geöffnet.<sup>80)</sup>

(2) Wer auf den Zwischenstationen seinen Platz verläßt, ohne ihn zu belegen, geht seines Anspruches auf diesen Platz verlustig.<sup>81)</sup>

(3) Wird ausnahmsweise außerhalb einer Station längere Zeit angehalten, so ist den Reisenden das Aussteigen nur mit ausdrücklicher Bewilligung des Zugführers gestattet. Die Reisenden müssen sich dann sofort von dem Bahngleise entfernen, auch auf das erste mit der Dampfpfeife oder auf andere Weise gegebene Zeichen ihre Plätze wieder einnehmen.<sup>82)</sup>

(4) Das Zeichen zur Weiterfahrt wird durch ein dreimaliges Ertonen der Dampfpfeife gegeben. Wer beim dritten Ertonen der Dampfpfeife noch nicht wieder eingestiegen ist, geht des Anspruches auf die Mitreise verlustig.<sup>83)</sup>

Jeder Reisende hat selbst dafür zu sorgen, dass er auf den Wagenwechselstationen und auf Stationen, auf welchen Züge nach verschiedenen Richtungen halten, in den richtigen Zug gelange, sowie dass er am Ziele seiner Reise den Wagen verlasse.

<sup>80)</sup> § 24 Abf. 1 bestimmt die Pflichten, welche dem Bahnpersonal bei § 24. Ankunft auf einer Station obliegen: Der Name derselben, die Aufenthalts-<sup>Abf. 1.</sup> dauer sowie der etwaige Wagenwechsel sind auszurufen (obligatorisch: Verf. der R.-E.-A. v. 18. Dezbr. 1874 R.-E.-Bl. 1875 S. 45, vgl. Erl. d. Preuß. Min. der öffentl. Arb. v. 2. Aug. 1879 E.-B.-Bl. S. 142, 18. Aug. 1881 II./IV. 5173 und 16. Aug. 1889 eod. S. 251). Der Name der Station muß am Stationsgebäude oder an anderer geeigneter Stelle in einer für die Reisenden in die Augen fallenden Weise angebracht sein. (Betr.-Ord. § 20 Abf. 1.) „Auch sind auf frequenteren Stationen und namentlich auf den Schnellzugs- und den Knotenstationen zu beiden Seiten des Empfangsgebäudes und in angemessener Entfernung von demselben Tafeln mit dem Stationsnamen (Preuß. Erl. v. 25. Januar 1870, II 20520) anzubringen.“

Ferner sind bei Stillstehen des Zuges nach der Aussteigeseite die Thüren derjenigen Wagen, in welchen Reisende mit Fahrkarten für diese Station sich befinden, zu öffnen, die übrigen nur auf Verlangen. Schäden, welche Passagiere durch Nichtbeobachtung dieser Vorschriften erleiden, können im Rechts- und im Aufsichtswege geltend gemacht werden. Insbesondere erscheint, wenn der Reise dadurch genöthigt wurde, über die Bestimmungsstation ohne eigenes Verschulden hinauszufahren, der Anspruch auf unentgeltliche Rückbeförderung nach dieser sowie auf Ersatz sonstiger Schäden gerechtfertigt (vgl. Epstein S. 11, Waruschn-Żarociemicz S. 9, 10). Zur Verhütung von

Unfällen bei dem Aussteigen aus den Personenwagen außerhalb des Perrons ist darauf zu halten, daß seitens der Schaffner beim Öffnen der Wagenthüren zu besonderer Vorsicht aufgefordert und nöthigenfalls beim Absteigen in zuvorkommender Weise Hülfe geleistet werde. (Preuß. Erl. v. 17. Oktober, 1881, E.-B.-Bl. S. 313.) Im Uebrigen hat jeder Reisende selbst dafür zu sorgen, daß er auf den Wagenwechsel-Stationen und auf solchen Stationen, in welchen Züge nach verschiedenen Richtungen halten, in den richtigen Zug gelange, sowie daß er am Ziel seiner Reise den Wagen verlasse. (Allg. Ruf.-Best. z. § 24 Verk.-Ord. f. S. 107).

§ 24. 81) Abs. 2 bestimmt, daß, wer auf den Zwischenstationen seinen Platz verläßt, ohne denselben zu belegen, seines Anspruches auf diesen Platz verlustig geht, mithin sich, wenn derselbe inzwischen anderweitig besetzt ist, mit einem anderen Plage begnügen muß. Daraus folgt, daß es dem Reisenden auch auf Zwischenstationen bei zeitweiligem Verlassen seines Platzes gestattet ist, denselben zu belegen und er hierdurch den Anspruch auf diesen belegten Platz behält, wie dies in Betreff der Zugangstation beim Einsteigen bereits durch § 17 Abs. 1, Satz 2 gestattet ist (s. Anm. 54).

§ 24. 82) Abs. 3 u. 4 enthalten Verhaltensvorschriften für die Reisenden im Abs. 3. Falle außergewöhnlichen Anhaltens auf freier Bahn. Nach Abs. 3 ist ihnen ein Aussteigen nur mit ausdrücklicher Bewilligung des Zugführers gestattet (vgl. über die dabei zu treffenden Vorsichtsmaßregeln: Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. vom 17. Oktober 1881, E.-B.-Bl. S. 313 und die Dienstanweisung für die im Preuß. Staatsbahndienst beschäftigten Zugführer vom 1. April 1884 § 14 i. f.); sie müssen sich dann sofort vom Bahngeleise entfernen und auf das erste mit der Dampfpfeife oder auf andere Weise gegebene Zeichen ihre Plätze wieder einnehmen.

§ 24. 83) Abs. 4 erklärt denjenigen, der beim dritten Ertdönen der Dampfpfeife Abs. 4. noch nicht eingestiegen ist, des Anspruches auf die Mitreise verlustig. Indes ist trotz der apodiktischen Fassung wohl anzunehmen, daß es dem Ermessen der kompetenten Bahnorgane anheimgestellt ist, den Reisenden auch nachträglich noch zur Mitfahrt zuzulassen. Anderenfalls liegt der Bahn jedenfalls die Obhut für das Reise- und Handgepäck des zurückbleibenden Reisenden, für welches im Uebrigen § 20 Abs. 3 analog zur Anwendung zu bringen sein wird, weiter ob.

## § 25.

### Freiwillige Unterbrechung der Fahrt.

(1) Den Reisenden ist, unbeschadet etwaiger weitergehender, von der Eisenbahn bewilligter Vergünstigungen, gestattet, die Fahrt einmal, bei Rückfahrkarten auf dem Hin- und Rückwege je einmal zu unterbrechen, um mit einem am nämlichen oder am nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden Zuge weiter zu reisen. Solche Reisende haben auf der Zwischenstation sofort nach dem Ver-

lassen des Zuges dem Stationsvorsteher ihre Fahrkarte vorzulegen und dieselbe mit dem Vermerke der Gültigkeit versehen zu lassen. Falls der Zug, welchen sie zur Weiterfahrt benutzen wollen, höher tarifiert ist, als derjenige, für welchen sie eine Fahrkarte gelöst haben, so ist eine den Preisunterschied mindestens deckende Zuschlagskarte zu lösen.<sup>84)</sup>

(2) Eine Verlängerung der für die Rückfahrten, Rundreisen und dergleichen festgesetzten Frist wird durch die Unterbrechung der Fahrt nicht herbeigeführt. Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde kann die Unterbrechung der Fahrt von besonderen, in die Tarife aufzunehmenden Bedingungen abhängig gemacht oder für gewisse Fahrarten ganz ausgeschlossen werden.<sup>85)</sup>

1. Bei Benutzung von Fahrscheinheften hat der Reisende das Recht, auf der Endstation jedes Fahrscheins, sowie auf den in den Fahrscheinen besonders namhaft gemachten Aufenthaltsstationen die Fahrt zu unterbrechen, ohne dass es eines Vermerks seitens des Stationsvorstandes bedarf. Ausserdem steht es dem Reisenden frei, sich auf allen übrigen, in dem Fahrschein nicht genannten Stationen aufzuhalten; in letzterem Falle ist jedoch das Fahrscheinheft sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Stationsvorstand zur Vermerkung vorzuweisen.
2. Bei Benutzung von Rückfahrkarten und Fahrscheinheften kann die Reise innerhalb der Gültigkeitsdauer der Fahrkarte auf beliebige Zeit unterbrochen und braucht nicht schon am nächstfolgenden Tage fortgesetzt zu werden.
3. Nach einer Fahrtunterbrechung kann die Weiterreise innerhalb der vorstehend angegebenen Fristen auch von einer anderen, der Zielstation näher gelegenen Station desselben Bahnweges aus fortgesetzt werden.
4. Wird die vorgeschriebene Bescheinigung der Fahrtunterbrechung nicht eingeholt, so werden die Fahrkarten ungültig, und zwar einfache und Rückfahrkarten, auf welche die Unterbrechung auf der Rückreise stattgefunden, vollständig, und Rückfahrkarten, auf welche die Unterbrechung auf der Hinreise stattgefunden, für den Rest der Hinfahrt, nicht aber auch für die Rückfahrt; Rundreisekarten und Fahrschein bis zur nächsten vorgedruckten Aufenthaltsstation.



§ 25. 84) Abs. 1 des § 25 gewährt dem Reisenden das wichtige Recht, die Fahrt  
 Abs. 1. einmal, bei Rückfahrkarten auf dem Hin- und Rückwege je einmal (also  
 zweimal) zu unterbrechen d. h. auf einer Zwischenstation auszustiegen, um  
 — ohne Lösung einer neuen Fahrkarte — mit einem am nämlichen oder  
 am nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden Zuge  
 weiter zu reisen.

Dieses Recht ist von folgenden 3 Voraussetzungen abhängig:

1. Der Reisende muß auf der Zwischenstation sofort nach Verlassen des  
 Zuges dem Stationsvorsteher seine Fahrkarte vorlegen und dieselbe mit  
 dem Vermerke der Gültigkeit versehen lassen.
2. Er muß mit einem am nämlichen oder am nächstfolgenden Tage nach  
 der Bestimmungsstation abgehenden Zuge — nicht später — weiterreisen.
3. Er muß, — falls der Zug, welchen er zur Weiterfahrt benutzen will,  
 höher tarifiert ist, — eine den Preisunterschied mindestens deckende Zu-  
 schlagkarte lösen.

Das Recht findet an sich auf alle Arten von Fahrkarten (einfache,  
 Rückfahr-, Rundreise- u. Karten) Anwendung. Nur mit Genehmigung der  
 Aufsichtsbehörde kann dasselbe eingeschränkt werden (s. § 25 Abs. 2 Satz  
 2 Anm. 85). Es darf aber nur ausgeübt werden, wenn die vorstehenden  
 Voraussetzungen erfüllt werden. Der Reisende geht also seines Rechtes ver-  
 lustig, wenn er die Vorschrift, sofort die Fahrkarte dem Stationsvorsteher  
 vorzulegen und dieselbe mit dem Vermerke der Gültigkeit versehen zu lassen,  
 nicht beobachtet, — es müßte denn sein, daß der Stationsvorsteher bezw. sein  
 Vertreter nicht aufzufinden ist oder ohne Grund den Vermerk verweigert oder  
 sonst ein triftiger Grund für die Zögerung dem Reisenden zur Seite steht,  
 — ebenso wenn er erst mit einem späteren Zuge weiterreist oder den Preis-  
 unterschied des höher tarifierten Zuges nicht deckt.

Die Eisenbahn kann aber den Reisenden weitergehende Vergünsti-  
 gungen bewilligen. In diesem Sinne bestimmen die Allgem. Zusatzbestimm.  
 z. § 23:

1. Bei Benützung von Fahrscheineften hat der Reisende das Recht, auf  
 der Endstation jedes Fahrscheins, sowie auf den in den Fahrscheinen  
 besonders nahhaft gemachten Aufenthaltstationen die Fahrt zu unter-  
 brechen, ohne daß es eines Vermerks seitens des Stationsvorstandes be-  
 darf. Außerdem steht es dem Reisenden frei, sich auf allen übrigen, in  
 dem Fahrschein nicht genannten Stationen aufzuhalten; in letzterem Falle  
 ist jedoch das Fahrscheineft sofort nach dem Verlassen des Zuges dem  
 Stationsvorstand zur Vormerkung vorzuweisen.
2. Bei Benützung von Rückfahrkarten und Fahrscheineften kann die  
 Reise innerhalb der Gültigkeitsdauer der Fahrkarte auf beliebige Zeit  
 unterbrochen und braucht nicht schon am nächstfolgenden Tage fortgesetzt  
 zu werden.
3. Nach einer Fahrunterbrechung kann die Weiterreise innerhalb der vor-  
 stehend angegebenen Fristen auch von einer anderen, der Zielstation  
 näher gelegenen Station desselben Bahnweges aus fortgesetzt werden.

4. Wird die vorgeschriebene Bescheinigung der Fahrunterbrechung nicht eingeholt, so werden die Fahrkarten ungültig, und zwar einfache und Rückfahrkarten, auf welche die Unterbrechung auf der Rückreise stattgefunden, vollständig, und Rückfahrkarten, auf welche die Unterbrechung auf der Hinreise stattgefunden, für den Rest der Einfahrt, nicht aber auch für die Rückfahrt; Rundreisefarten und Fahrscheine bis zur nächsten vorgedruckten Aufenthaltstation.

Hierzu treten noch die bes. Best. der Preuß. Staatsb.:

1. Nach Ablauf des letzten Tages der Gültigkeitsdauer ist die Unterbrechung der Fahrt nicht mehr gestattet.

2. Bei freiwilliger Unterbrechung der Fahrt verliert die Platzkarte — vergl. besondere Bestimmungen zu § 17 Anm. 53 S. 88 — ihre Gültigkeit.

Ferner die Fahrplan-Vorschr. f. d. Preuß. Staatsb. Abschn. VII.

3. 11:

Die Bescheinigung der Fahrtunterbrechung erfolgt durch den diensthabenden Stationsbeamten derart, daß auf der Rückseite der ihm von dem Reisenden vorgelegten Fahrkarte (bei Fahrkarten in Buchform auf der Rückseite des betreffenden Abschnitts) handschriftlich der Vermerk:

„Fahrtunterbrechung in (Stationsname).“

angebracht und unter denselben das Datum in Buchform, sowie Name und Amtscharakter des Ausstellers gesetzt wird.

Als Fahrtunterbrechung wird nicht gerechnet, wenn auf einer Unterwegstation bis zur Abfahrt des nächsten Anschlußzuges ein mehrstündiger Aufenthalt oder eine Übernachtung nothwendig ist, ebensowenig gilt das Warten auf denjenigen Zug, mit welchem das Reiseziel früher erreicht werden kann, als bei Benutzung eines vorherabgehenden Zuges, als Fahrtunterbrechung.

85) Abs. 2 des § 25 verwahrt im ersten Satze die Eisenbahn gegen die Annahme, daß die durch Abs. 1 zugelassene Unterbrechung eine Verlängerung <sup>§ 25.</sup> der für Rückfahrten und Rundreisen zc. festgesetzten Frist herbeiführe. Die Annahme Rühlwetter's (S. 13), es sei hier hinzuzudenken: „sofern Fahrtunterbrechungen bei Retour- oder Rundreisebillets überhaupt zulässig sind“, erscheint nach dem zu Abs. 1 Bemerkten nicht zutreffend. Der zweite Satz ist neu aufgenommen, er gewährt der Eisenbahn das Recht, sowohl die den Reisenden gemäß Abs. 1 zustehende Befugniß zur Fahrtunterbrechung von besonderen, in die Tarife aufzunehmenden Bedingungen abhängig zu machen, wie auch, für gewisse Fahrkarten ganz auszuschließen. Beides darf jedoch nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde geschehen. Eine allgemeine Aufhebung des Rechts zur Fahrtunterbrechung ist hiernach überhaupt nicht gestattet, auch nicht mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde. Die Beschränkung kann sich vielmehr nur auf die Erstellung besonderer Bedingungen oder auf gewisse Fahrkarten beziehen. So ist z. B. die Befugniß zur Unterbrechung der Fahrt für den Lokalverkehr der Berliner Stadt- und Ringbahn ausgeschlossen. (Erl. an d. R. G.-D. Berlin vom 25. November 1881 II b T 7369.) <sup>abs. 2.</sup>

Vgl. Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. vom 15. Juni 1893, betr. die Ueberwachung des Verkehrs mit Rückfahrkarten (G.-V.-Bl. S. 208).



§ 26.

**Verspätung der Züge. Betriebsstörungen.**

(1) Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründet keinen Anspruch gegen die Eisenbahn.<sup>86)</sup>

(2) Wird in Folge einer Zugverspätung der Anschluß an einen anderen Zug versäumt, so ist dem mit durchgehender Fahrkarte versehenen Reisenden, sofern er mit dem nächsten zurückführenden Zuge ununterbrochen zur Abgangsstation zurückgekehrt ist, der bezahlte Preis für die Hin- und Rückreise in der auf der Hinreise benutzten Wagenklasse zu erstatten.<sup>87)</sup>

(3) Dieser Anspruch ist bei Vermeidung des Verlustes vom Reisenden unter Vorlegung einer Fahrkarte sogleich nach Ankunft des verspäteten Zuges dem Stationsvorsteher, sowie nach Rückkehr zur Abgangsstation dem Vorsteher der letzteren anzumelden. Über diese Meldungen haben beide Stationsvorsteher Bescheinigung zu erteilen.<sup>88)</sup>

(4) Bei gänzlichem oder teilweisem Ausfall einer Fahrt sind die Reisenden berechtigt, entweder das Fahrgeld für die nicht durchfahrene Strecke zurückzufordern oder die Beförderung mit dem nächsten, auf der gleichen oder auf einer um nicht mehr als ein Viertel weiteren Strecke derselben Bahnen nach dem Bestimmungsorte führenden Zuge ohne Preiszuschlag zu verlangen, sofern dies ohne Überlastung des Zuges und nach den Betriebseinrichtungen möglich ist und der Zug auf der betreffenden Unterwegsstation fahrplanmäßig hält.<sup>89)</sup>

(5) Wenn Naturereignisse oder andere Umstände die Fahrt auf einer Strecke der Bahn verhindern, so muß für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke mittelst anderer Fahrgelegenheiten thunlichst gesorgt werden. Die hierdurch entstandenen Kosten sind der Eisenbahn abzüglich des Fahrgeldes für die nicht durchfahrene Eisenbahnstrecke zu erstatten<sup>90)</sup>.

(6) Betriebsstörungen und Zugverspätungen sind durch Anschlag an einer dem Publikum leicht zugänglichen Stelle in deutlich erkennbarer Weise sofort bekannt zu machen<sup>91)</sup>.

1. (1) Wird in Folge einer Zugverspätung der fahrplanmäßige Anschluss versäumt, so ist den mit direkten Fahrtausweisen versehenen Reisenden, die nicht zur Abgangsstation zurückkehren wollen, gestattet, die Reise von der Anschlussstation

auf einer anderen nach demselben Bestimmungsorte führenden deutschen Bahnstrecke ohne Rücksicht auf deren Länge auf Grund der zuerst gelösten direkten Fahrkarte fortzusetzen, sofern hierdurch die Ankunft am Bestimmungsorte beschleunigt werden kann; die Verspätung ist von dem Vorsteher der Anschlussstation auf der Fahrkarte zu bescheinigen und die letztere mit dem Vermerk der Gültigkeit für die andere Strecke zu versehen.

(2) Eine Zuzahlung ist von dem Reisenden nicht zu leisten, auch dann nicht, wenn die Beförderung auf der Hilfsstrecke in einem Zuge mit höheren Fahrpreisen (Schnellzug) bzw. in einer höheren Wagenklasse deshalb erfolgen muss, weil der zu benutzende Zug der Hilfsstrecke die Wagenklasse nicht führt, auf welche die betreffenden Fahrkarten lauten. Militärfahrkarten werden in diesem Falle als Fahrkarten III. Klasse angesehen und können für die II. Wagenklasse bzw. einen Zug mit höheren Fahrpreisen umgeschrieben werden. (S. auch Ziffer 3.)

2. Diese Bestimmungen gelten auch dann, wenn bei einer Anschlussversäumniss die günstigere Gelegenheit zur Weiterreise sich nicht auf einer Hilfsstrecke, sondern auf dem Wege der direkten Fahrkarte mit einem Zuge bietet, für welchen tarifmässig höhere Preise gelten oder welcher eine beschränktere Zahl von Wagenklassen führt. Nach Überholung desjenigen Zuges, an welchen der Anschluss versäumt war, gehen die betreffenden Reisenden auf den letzteren Zug über.
3. Die Bestimmungen unter Ziffer 1 und 2 gelten auch für die unter Absatz 4 des § 26 gehörigen Fälle und finden im Uebrigen auch auf solche mit einem verspäteten Zuge eintreffende Reisende Anwendung, welche mit durchgehenden Fahrkarten nicht versehen, sondern auf der Anschlussstation zur Weiterreise nach ihrem eigentlichen Reiseziel neue Karten zu lösen genöthigt sind.
4. Die hülfsweise Benutzung von Luxuszügen (s. § 17 Absatz 1) in Fällen vorstehender Art (Ziffer 1—3) ist ausgeschlossen.
5. Wenn in Folge von Anschlussversäumniss etc. die Fahrt über eine Hülfslinie ausgeführt werden soll, wird das Ge-



gesehenen Vergünstigungen. Dieselben sind durch Ziff. 3 (S. 113) a. a. O. aber auch auf diejenigen mit einem verspäteten Zuge eintreffenden Reisenden ausgedehnt, welche mit durchgehenden Fahrkarten nicht versehen, sondern auf der Anschlußstation zur Weiterreise nach ihrem eigentlichen Reiseziele neue Karten zu lösen genöthigt sind.

Die besond. Best. der Preuß. Staatsb. fügen noch hinzu: „Fahrkarten IV. Klasse können in den Fällen der Zusatzbestimmungen 1—3 zu § 26 (Theil I des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäck-Tarifs) ohne den tarifmäßigen Zuschlag (Besondere Bestimmungen zu § 14) für die II. oder I. Wagenklasse nicht benutzt werden. Bei einer Anschlußversäumniß kann nach dem pflichtgemäßen Ermessen des Stationsvorstehers die Weiterbeförderung der Reisenden auf kurzen Strecken auch mit einem Güterzuge unter Einstellung von Personenwagen oder, wenn derartige Wagen nicht zur Stelle sind, im Packwagen oder in einem geeigneten Güterwagen erfolgen. In diesen Fällen wird nur der gewöhnliche Personenzug-Fahrtpreis und zwar bei der Beförderung in einem Personenwagen das Fahrgeld der betreffenden Wagenklasse und bei der Beförderung im Packwagen oder im Dienstraum des Packmeisters oder in einem Güterwagen das Fahrgeld IV. Wagenklasse erhoben, sofern die Reisenden sich nicht schon im Besitze gültiger Fahrkarten für die betreffende Strecke befinden. Ist dieß der Fall, so erfolgt die Beförderung auf Grund dieser Fahrkarten ohne Zahlung. Wenn durch Schneeverwehungen, Hochwasser oder andere unvorhergesehene Ereignisse der Betrieb auf einzelnen Strecken vorübergehend unterbrochen wird, so kann im Staatsbahn-Verkehr die Benutzung einer Hülfslinie nach Maßgabe der Zusatzbestimmung 1 zu § 26 der Verkehrs-Ordnung (Theil I des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäck-Tarifs) und der vorstehenden besonderen Bestimmung 1 nicht nur den mit direkten Fahrkarten schon versehenen, sondern auch solchen Reisenden gestattet werden, welche die Fahrt nach einer in Folge des eingetretenen Hindernisses auf dem geraden Wege nicht erreichbaren Station erst antreten wollen. Den nach den Zusatzbestimmungen zu § 26 (Theil I des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäck-Tarifs) und den vorstehenden Bestimmungen zur Benutzung einer Hülfsroute oder eines höher tarificirten Zuges berechtigten Personen ist auch die Benutzung eines D-(Durchgangs-)Zuges ohne Nachzahlung gestattet, sofern hierdurch die günstigere Gelegenheit zur Weiterreise geboten wird.“

Ferner die Fahrplan-Vorschriften für die Preuß. Staatsb. Abchn. VII Nr. 12:

Bei Schneeverwehungen wird daher, soweit Personenzüge überhaupt noch abgelassen werden, der Verlauf direkter Fahrkarten nicht unterbrochen und den Reisenden unter Hinweis auf die von der Sperrung betroffenen Eisenbahnstrecken überlassen, ob sie es unternehmen wollen, auf dem direkten Wege der Bestimmungsstation wenigstens näher zu kommen, oder ob sie von vornherein vorziehen, eine Hülfsstrecke zu benutzen.

Der Behufß Zulassung von Fahrkarten für eine Hülfsstrecke erforderliche Bemerk ist von dem Vorsteher der Anschlußstation auf der Rückseite der Fahrkarte mit folgendem Wortlaut anzubringen:



§ 27.

Mitnahme von Hunden.

(1) Hunde und andere Thiere dürfen in den Personenwagen nicht mitgeführt werden.<sup>92)</sup>

(2) Ausgenommen sind kleine Hunde, welche auf dem Schoße getragen werden, sofern gegen deren Mitnahme von den Mitreisenden derselben Abtheilung Einspruch nicht erhoben wird. Die Mitnahme von größeren Hunden, insbesondere Jagdhunden, in die dritte Wagenklasse darf ausnahmsweise gestattet werden, wenn die Beförderung der Hunde mit den begleitenden Personen in abgesonderten Abtheilungen erfolgt. Die Verpflichtung zur Zahlung der tarifmäßigen Gebühr für Beförderung von Hunden wird hierdurch nicht berührt.<sup>93)</sup>

(3) Die Beförderung anderer von Reisenden mitgenommener Hunde erfolgt in abgesonderten Behältnissen. Soweit solche in den Personenzügen nicht vorhanden oder bereits besetzt sind, kann die Mitnahme nicht verlangt werden. Bei Aufgabe des Hundes muß ein Beförderungsschein (Hundefarte) gelöst werden. Gegen Rückgabe dieses Scheins wird der Hund nach beendeter Fahrt verabsolgt. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Hunde, welche nach Ankunft auf der Bestimmungsstation nicht sofort abgeholt werden, zu verwahren.<sup>94)</sup>

(4) Wegen sonstiger Beförderung von Hunden siehe § 30 Absatz 3 und § 44 ff.<sup>95)</sup>

1. Die Beförderung von Hunden als Begleiter von Reisenden erfolgt auf Grund besonderer Fahrkarten (Hundekarten). Das für einen Hund zu erhebende Mindest-Fahrgeld beträgt 10 Pfennig.
2. An Reisende, welche auf Rückfahrkarten fahren und Hunde mit sich führen, können für je einen Hund zwei Hundekarten ausgegeben werden, von denen die eine durch den Vermerk „Gültig zur Rückfahrt“ zu der letzteren innerhalb der für die Rückfahrkarte festgesetzten Dauer Gültigkeit erhält.
3. Ausnahmsweise kann Jägern gestattet werden, mit ihren Hunden in Gepäck- oder Güterwagen Platz zu nehmen, wenn keinerlei Anstand bezüglich der darin verladenen Gepäckstücke und Güter besteht und in Bezug auf persönliche Sicherheit der betreffenden Reisenden kein Bedenken obwaltet (s. § 34 der Betriebsordnung).

4. Für das Ein- und Ausladen der Hunde, sowie für die Überführung derselben bei Wagenwechsel hat der Begleiter selbst zu sorgen.
5. Auch für Hunde, welche in den Wagen mitgenommen werden (wenn auch in Behältern), sind die vorgeschriebenen Sätze zu entrichten.
6. Wird bei Hunden das Interesse an der Lieferung deklariert, so hat die Beförderung mittelst Frachtbriefs als Eil- bzw. Frachtgut oder als Reisegepäck in gut verschlossenen Käfigen stattzufinden.

§ 27. 92) § 27 trifft einige besondere Bestimmungen über die Beförderung von Hunden, welche als Begleiter von Reisenden in Personenzügen mitgenommen werden. Für die mit Güterzügen beförderten Hunde gelten die allgemeinen Bestimmungen der §§ 44 ff. über die Beförderung lebender Thiere (s. § 27 Abs. 4). Für die Beförderung von Hunden als Reisegepäck ist § 30 (s. Abs. 3) maßgebend.

Abs. 1 des § 27 verbietet prinzipiell die Mitführung von Hunden in den Personenwagen. Hiervon sind nur die im Abs. 2 aufgeführten Ausnahmen zugelassen. Zuwiderhandeln gegen dieses Verbot kann die in der Verf.-Ord. § 20 und in der Betr.-Ord. § 62, Bahn-Ord. § 45 vorgesehenen Strafen zur Folge haben. Auch steht den Mitreisenden sowohl der Beschwerdeweg, wie der Rechtsweg offen.

§ 27. 93) Die Ausnahmen von dem Verbot des Abs. 1 betreffen sowohl Abs. 2. kleinere, wie größere Hunde.

Kleinere Hunde dürfen nur unter der Voraussetzung in den Personenwagen mitgenommen werden, daß sie

1. auf dem Schoße getragen werden,
2. gegen die Mitnahme von den Reisenden derselben Abtheilung kein Einspruch erfolgt

Größere Hunde nur unter der Voraussetzung, daß

1. die dritte Wagenklasse benutzt wird,
2. die Beförderung der Hunde mit den begleitenden Personen in abgesonderten Abtheilungen erfolgt.

Bei Erfüllung dieser Voraussetzungen muß bei kleineren Hunden und kann bei größeren die Mitnahme gestattet werden. Ob der Hund zu den kleineren oder größeren gehört, entscheidet im Zweifel der Schaffner bzw. Zugführer od. Stationsvorsteher. Jagdhunde rechnet § 27 Abs. 1 zur letzteren Kategorie. In allen Fällen sind aber die tarifarischen Fahrpreise zu entrichten.

Hierher gehört noch die weitergehende Vergünstigung der Allg. Zul.-Best. Ziff. 3, wonach Jägern mit ihren Hunden die Beförderung im Gepäck- oder Güterwagen unter den dort vorgesehenen Voraussetzungen ausnahmsweise gestattet werden kann.


94) Abs. 3 enthält im Satz 1 — entsprechend dem Verbote des Abs. 1 — § 27. die Vorschrift, daß, abgesehen von den Ausnahmen des Abs. 2, die Beförderung Abs. 3. anderer von Reisenden mitgenommenen Hunden in abgesonderten Verhältnissen erfolgt. Daher bestimmt Satz 2, daß die Mitnahme nicht verlangt werden kann, soweit derartige abgesonderte Verhältnisse nicht vorhanden oder bereits besetzt sind. (Verf.-Ord. § 6 Abs. 1. Ziff. 2.) „Abgesondert“ d. h. von den Personenabtheilungen getrennt. Die Vorschrift ist für die Eisenbahnen im Sicherheits- und sanitätspolizeilichen Interesse obligatorisch und daher der Abänderung im Wege der Vereinbarung nicht fähig.

Im Satz 2 u. 3 ist über die Abfertigungsweise bei der Aufgabe und Ablieferung des Hundes Bestimmung getroffen. Die Aufgabe geschieht durch Lösung eines Beförderungsscheins, einer s. g. „Hundefarte“, nach unten mitgetheiltem Muster. Diese Bestimmungen werden ergänzt durch die Allg. Ruf.-Best. Ziff. 1. 2. 4. 5 u. 6 (S. 117. 118.) u. Allg. Abf.-Vorschr. § 21. Abs. 10. Die Verabfolgung des Hundes geschieht folgeweise gegen Rückgabe des Scheins nach beendeter Fahrt.

Satz 4 schließt die Verpflichtung der Eisenbahn aus, Hunde, welche nach der Ankunft auf der Bestimmungsstation nicht sofort abgeholt werden, zu verwahren. Die analoge Bestimmung des alten Regl. (§ 41. Abs. 2. Satz 2) erklärt Thöl (Handels-R. III § 57 S. 118) ohne nähere Begründung für ungültig. Jedoch erscheint dies nicht zutreffend. Denn die auf die Beendigung des Transports bei mora des Empfängers eintretende Verwahrungspflicht des Frachtführers entspringt nicht aus dem Frachtvertrage, sondern aus der allgemeinen Pflicht des Frachtführers als Kaufmann, Sorgfalt zu prästiren. Einer vertraglichen Abänderung dieser Pflicht steht daher das Verbot des Art. 422 H.-G.-B. nicht entgegen.

Für die Gültigkeit erklären sich aus im Wesentlichen gleichen Gründen: Steinbach S. 205, W. Koch in d. Zeitg. d. Ver. d. Eisenb.-Berm. 1883 S. 497, Schott S. 519, Anm. 20, Drilling S. 45/47.

**Muster eines Hunde-Beförderungsscheins (Hundefarte).**

Stüdt. <span style="float: right;">N<sup>o</sup> .....</span>					
<b>Station</b> .....					
Hund nach .....					
Zug N <sup>o</sup> .....					
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center; padding: 5px;">Gebühr.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; padding: 5px;">M</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">S.</td> </tr> </table>	Gebühr.		M	S.
Gebühr.					
M	S.				
Betrag					





als Reisegepäck nicht aufgegeben werden dürfen. (Vgl. noch Anm. 98)

Nach Satz 2 werden Gepäckstücke (§ 32) für solche in den Wagen mitgenommene Gegenstände nicht ausgegeben. Sie sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen. Es folgt daraus jedoch keineswegs, daß in Betreff des Handgepäcks ein Frachtvertrag überhaupt nicht vorliege. Vielmehr ist ein solcher auch für das Handgepäck abgeschlossen, wenngleich formlos und ohne speziellen Uebergabeakt. Das Handgepäck ist „nicht aufgegebenes“ Gepäck und steht dem unabgefertigten Gepäck (§ 32 Abs. 5) gleich, es findet daher auf dasselbe Art. 425 Nr. 1 H.-G.-B. bezw. § 34 Abs. 5 Berl.-Ord. Anwendung, nicht aber Art. 425 Nr. 2 bezw. § 34 Abs. 3. Konkurrirt also bei mangelnder Aufsicht des Reisenden ein Verschulden der Bahn oder ihrer Leute, so kann diese haftpflichtig werden.

97) Nach Abs. 2 ist unter denselben Voraussetzungen Reisenden § 28.  
der IV. Klasse, um den unteren Bevölkerungsklassen die Benutzung der Bahn Abs. 2.  
zu erleichtern, auch die Mitführung umfangreicherer Sachen: wie Handwerkszeug, Tornister, Tragelasten, in Körben, Säcken, Kiepen 2c. und anderer Gegenstände gestattet, welche Fußgänger bei sich führen. (Vgl. noch Anm. 98).

Die Allgem. Zus.-Best. (S. 120) begrenzen zugleich die bezüglichlichen Befugnisse der Reisenden noch dahin, daß einem jeden nur der über und unter seinem Sitzplatze befindliche Raum zur Unterbringung von Handgepäck zur Verfügung steht und eine Verwendung der Sitzplätze hierzu nicht gestattet ist. Dies gilt auch für die IV. Klasse, insoweit sie mit Sitzplätzen versehen ist. Vgl. hierzu d. Erl. d. Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 22. Dezbr. 1893 (E.-B.-Bl. S. 366) betr. die Unterbringung von Handgepäck in den Personenwagen.

Die bes. Best. der Preuß. Staatsbahnen ergänzen diese Bestimmungen noch dahin, daß jedem Reisenden der IV. Wagenklasse die Mitführung von nur einer Traglast gestattet ist. Als eine Traglast sind aber auch mehrere kleinere Gepäckstücke anzusehen, sofern der Reisende dieselben allein zu tragen im Stande ist. Jede von anderen Personen mitgegebene Traglast oder jede von dem Reisenden selbst mitgeführte weitere Traglast wird als gewöhnliches Gepäck auch in dem Falle behandelt, wenn der Reisende zwei oder mehr Fahrkarten vorzeigt. Dasselbe ist daher bei der Gepäck-Abfertigungsstelle aufzugeben. (§ 32 Berl.-Ord.) Inhabern von Zeitkarten ist bei Benutzung der IV. Klasse die frachtfreie Mitführung von Körben, Kiepen und dergl. im Wagen im gleichen Umfange wie den Reisenden IV. Klasse gestattet. Inwieweit auf Strecken ohne IV. Klasse die Mitführung von Traglasten 2c. im Wagen III. Klasse zulässig ist, wird besonders bekannt gemacht.

Nach Maßgabe dieser Bestimmungen wird es in der Regel keinem Bedenken unterliegen z. B. einem Drehorgelspieler die Mitnahme seiner Drehorgel, sofern dieselbe von ihm allein getragen wird, zu gestatten; desgleichen einer Gemüse- oder Obsthändlerin ihren Korb mit Obst, Früchten 2c., welchen sie gewöhnlich auf den Schultern trägt, einem Handelsmann (Hausirer) seinen Sack (Quersack, Rucksack) oder seinen an einem Tragriemen befestigten Waarenlasten, einem Tagelöhner oder Knecht sein Arbeitszeug. Dagegen erscheint für Reisende IV. Klasse die Mitnahme großer Reisekoffer, kaufmännisch verpackter

Kisten und Waarenballen von erheblichem Umfange nicht statthaft. (Vgl. Fahrplan-Vorschr. f. d. Preuß. Staatsb. Abschn. VII Nr. 14).

§ 28. Abs. 3. <sup>97a)</sup> Nach Abs. 3 entscheidet, und zwar sowohl wenn es sich um die Befugnisse der Reisenden aus Abs. 1 (Anm. 96) wie auch aus Abs. 2 (Anm. 97) handelt, bei Meinungsverschiedenheiten der Stationsvorstand.

## § 29.

### Von der Mitnahme ausgeschlossene Gegenstände.

(1) Feuergefährliche sowie andere Gegenstände, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündliche Stoffe und dergleichen, sind von der Mitnahme ausgeschlossen.<sup>98)</sup>

(2) Die Eisenbahnbediensteten sind berechtigt, sich von der Beschaffenheit der mitgenommenen Gegenstände zu überzeugen.<sup>99)</sup>

(3) Der Zuwiderhandelnde haftet für allen aus der Übertretung des obigen Verbotes entstehenden Schaden und verfällt außerdem in die durch die bahnpolizeilichen Vorschriften bestimmte Strafe.<sup>100)</sup>

(4) Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen ist die Mitführung von Handmunition gestattet.<sup>101)</sup>

(5) Der Lauf eines mitgeführten Gewehres muß nach oben gerichtet sein.<sup>102)</sup>

§ 29. Abs. 1. <sup>98)</sup> § 29 trifft über die von der Mitnahme — sc. in den Personenwagen — ausgeschlossenen Gegenstände Bestimmung.

Abs. 1 verbietet und schließt auch die Mitnahme aller feuergefährlichen sowie anderer Gegenstände, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, unter beispieelsweiser Aufzählung einiger derartiger Gegenstände, (geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündliche Stoffe und dgl.) aus. Vgl. § 62 Petr.-Ord. § 45 Bahn-Ord. Es handelt sich hier um nicht aufgegebenes d. h. Handgepäck, während im § 30 Abs. 4 Verf.-Ord. über das aufgegebene Gepäck Bestimmung getroffen ist. Das Kriterium ist freilich ein sehr unbestimmtes, da es wohl kaum einen Gegenstand giebt, der nicht „auf irgend eine Weise“ Schaden verursachen könnte (z. B. Scheeren, Messer, Zündhölzchen etc.). Das Verbot ist daher in einer dem Verkehrszweck angemessenen, die Reisenden nicht irrationell belästigenden Weise auszulegen.

§ 29. Abs. 2. <sup>99)</sup> Abs. 2 gewährt den Eisenbahnbediensteten sc. den dienstlich bei dem Zuge beschäftigten das Recht, sich von der Beschaffenheit der mitgenommenen Gegenstände zu überzeugen. Hierbei liegt es im Sinne des § 1 Abs. 1 Verf.-Ord., daß die Bahnbediensteten pflichtmäßig nur bei begründetem Verdachte der Uebertretung des Verbots des Abs. 1 zu Visitationen schreiten und nicht ohne jeden Grund den Reisenden lästig fallen dürfen. Anderenfalls steht letzteren das Recht der Beschwerdeführung (§ 4 Verf.-Ord.) zu.

Vgl. die in dieser Hinsicht in Betreff der Abfertigung von Reisegepäck gegebene Vorschrift in den Allgem. Abf.-Vorschr. § 11 Abs. 3.

100) Nach Abs. 3 ist der Zuwiderhandelnde sowohl civil- wie straf- § 29.  
rechtlich verantwortlich: Abs. 3.

1. civilrechtlich für allen Schaden an dem Gepäc Dritter und für sonstigen Schaden, d. h. an den Betriebsmitteln, an Personen und Sachen (Schott S. 258). Die Konventionalstrafe bezw. der Frachtzuschlag aus § 53 Abs. 8 u. 9 findet hier keine Anwendung, weil sie sich nicht nur auf zur Beförderung aufgegebenen Güter bezieht (§ 30 Abs. 4);

2. strafrechtlich durch Verfall in die in der Betr.-Ord. (§ 62) bezw. in der Nebenbahnordnung (§ 45) bestimmte Strafe; d. h. Geldstrafe bis zu 100 Mark, sofern nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine härtere Strafe verwirkt ist (s. § 303 f., § 306 f., §§ 315, 316, § 367 Nr. 5, 6, 9 d. R.-Str.-Ges.-B.).

101) Abs. 4 macht von dem Verbote des Abs. 1 eine Ausnahme zu § 29.  
Gunsten von Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen, Abs. 4  
welchen die Mitführung der Handmunition gestattet ist. Unter Jägern sind nicht bloß berufsmäßige Jäger und Forstleute, sondern auch Jagdherren und Jagdliebhaber zu verstehen. Als im öffentlichen Dienste stehend gelten Militärpersonen, Polizei-, Zoll- und andere Beamte des Staats und der Gemeinden. Der Begriff „Handmunition“ richtet sich nach den einzelnen Landesverordnungen bez. Usancen. Dieselbe darf nur in den Personenwagen mitgenommen, nicht als Reisegepäck aufgegeben werden und muß im Uebrigen den Bestimmungen des § 28 über das Handgepäck entsprechen.

Im Falle des Abs. 4 macht sich der Zuwiderhandelnde in gleicher Weise civil- und strafrechtlich verantwortlich, wie im Falle des Abs. 1 (s. Anm. 100, vergl. § 62 Betr.-Ord. § 45 Bahn-Ord.).

102) Abs. 5 fügt schließlich noch die Sicherheitsvorschrift hinzu, daß der § 29.  
Lauf eines mitgeführten Gewehres nach oben gehalten werden muß. Diese Abs. 5  
Bestimmung bezieht sich ausnahmslos auf alle Gewehre und soll selbstredend an der Verbotbestimmung des Abs. 1 nichts ändern, wonach geladene Gewehre überhaupt nicht mitgenommen werden dürfen.

## IV.

### Beförderung von Reisegepäck.<sup>102a)</sup>

#### § 30.

##### Begriff des Reisegepäcks.

(1) Als Reisegepäck kann in der Regel nur das, was der Reisende zu seiner Reise bedarf, namentlich Koffer, Mantel- und Reisefäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen aufgegeben werden.<sup>103)</sup>

(2) Doch können auch größere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie Fahrzeuge und andere nicht zum Reisebedarf zu

rechnende Gegenstände, sofern sie zur Beförderung mit Personenzügen geeignet sind, ausnahmsweise als Reisegepäck zugelassen werden. Wegen der Fahrzeuge vergleiche auch § 6 Absatz 2.<sup>104)</sup>

(3) Ebenso können kleine Thiere in Käfigen, Kisten, Säcken und dergleichen zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden.<sup>105)</sup>

(4) Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut, sowie solche, welche nach § 29 von der Mitnahme in die Personenzüge ausgeschlossen sind, dürfen bei Vermeidung der im § 53 Absatz 8 festgesetzten Folgen, auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden.<sup>106)</sup>

(5) Ob und unter welchen Bedingungen die im § 50 B 2 bezeichneten Gegenstände zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden, bestimmen die besonderen Vorschriften der Eisenbahnen.<sup>107)</sup>

1. (1) Zu den Reisebedürfnissen werden gerechnet und auf den Bahnen, die Freigewicht im Binnenverkehr allgemein gewähren, unter Anrechnung dieses Gewichts befördert:

a) Fahr- und Rollstühle, welche Kranke oder Gelähmte mit sich führen, sowie Kinderwagen für den Gebrauch mitreisender Kinder,

b) Waarenproben (Muster), welche Geschäftsreisende in Ausübung ihres Geschäfts mit sich führen und welche nach der Verpackungsart als Proben erkennbar sind,

c) Musikinstrumente in Kasten, Futteralen oder sonstigen Umschliessungen,

d) Messinstrumente bis zu 4 Meter Länge und Handwerkszeug,

e) Fahrräder,

sofern diese Gegenstände unzweifelhaft zum persönlichen Gebrauch des Gepäckaufgebers dienen und nicht Gegenstände des kaufmännischen Verkehrs bilden.

(2) Für grössere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie andere nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnende Gegenstände, welche nach dem Ermessen des abfertigenden Beamten zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden, wird Freigewicht nicht gewährt.

2. Als Reisegepäck werden nur solche Fahrzeuge angenommen, welche sich durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen lassen. Bezüglich der übrigen Fahrzeuge wird

auf den Deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I, verwiesen.

3. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, sowie Dokumente werden zur Beförderung als Gepäck nicht angenommen; dagegen werden Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, insbesondere Waaren aus Gold, Silber und Platina, auch in Verbindung mit Edelsteinen und echten Perlen, neu oder gebraucht, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten, zur Gepäckbeförderung unter folgenden Bedingungen zugelassen:

- a) die Gepäckstücke müssen fest verschlossen sein;
- b) der Inhalt der Gepäckstücke und der Werth, welcher den Höchstbetrag für die zu zahlende Entschädigung bilden soll, sind anzugeben und im Gepäckschein zu vermerken.

Wird der Werth auf mehr als 500 Mark angegeben, oder das Interesse an der Lieferung mit mehr als 500 Mark deklariert, so werden die Gegenstände zur Gepäckbeförderung nicht angenommen.

<sup>102 a)</sup> Die §§ 30—38, welche den Abschnitt IV der Berl.-Ord. unter dem Titel:

„Beförderung von Reisegepäck“

bilden, enthalten, wie diese Ueberschrift besagt, die Bestimmungen der Berl.-Ord. über die Reisegepäckbeförderung. Sie enthalten von den entsprechenden §§ 24 ff. des bisherigen Betr.-Reglements insofern eine wesentliche Aenderung, als die Fahrzeuge, sofern sie ausnahmsweise nicht als eigentliche Güter, sondern im Anschluß an den Personentransport befördert werden sollen, wie Reisegepäck abzufertigen sind. Nachdem im Uebrigen den besonderen Bedürfnissen der als Reisegepäck aufgegebenen Fahrzeuge durch die Bestimmungen in den §§ 33 Absatz 2 und 36 Ziffer 1b Rechnung getragen ist, konnte der bisherige Abschnitt II d ( §§ 35—39) über die „Beförderung von Equipagen und anderen Fahrzeugen“ wegfallen, zumal ein Theil der daselbst befindlichen Bestimmungen sich mehr zur Aufnahme in die Tarife eignet. (Erläut. des R.-E.-N.) Die §§ 30—38 umfassen zum Theil die eisenbahnseitigen Transportbedingungen für Reisegepäck im Anschluß an Art. 390—431 S.-G.-B., insbesondere Art. 425 l. c. und in Ergänzung bezw. Modifikation der für die Haftpflicht bei Beschädigung von Gütern im Allgemeinen geltenden Bedingungen und Abreden des Abschn. VIII (s. § 34 Abs. 1), zum Theil aber auch eine Reihe von Sicherheits- und Ordnungsvorschriften,

Abchnitt  
IV.  
Beför-  
derung  
von  
Reise-  
gepäck.



dürfnissen aller Reisegenossen dient, wodurch die Feststellung und Aussonderung des dem einzelnen Reisenden gehörigen Gepäcks sehr erschwert sein würde. Von diesem Ausgangspunkte aus ist dann offenbar die Eigenschaft als persönliches Gepäck allem Gepäck, auch dem Sondergepäck mitreisender Angehöriger beigelegt worden. Nach dem so festgestellten Begriffsinhalt ist es klar, daß die Beziehung zwischen dem Reisenden und dem Gepäck keineswegs nothwendig ein Eigenthumsverhältniß sein muß. Das Reisegepäck kann geliehen, gemiethet, gestohlen u. s. w. sein, aber es muß dem Reisezwecke des Passagiers dienen, zu seinen Reisebedürfnissen gehören.“

Festzuhalten ist somit, daß nur diejenigen Gegenstände des Reisenden und seiner Angehörigen zum Reisegepäck begrifflich gehören, welche ihrem Reisezweck dienen, mithin Reisebedürfnisse sind, nur ausnahmsweise können auch andere Gegenstände zugelassen werden; dementsprechend werden nach den Allg. Zus.-Best. (s. oben Ziff. 1) hierher gerechnet und auf den Bahnen, die Freigewicht im Binnenverkehr allgemein gewähren, unter Anrechnung dieses Gewichts befördert: a) Fahr- und Rollstühle, welche Kranke oder Gelähmte mit sich führen, sowie Kinderwagen für den Gebrauch mitreisender Kinder. b) Waarenproben (Muster), welche Geschäftsreisende in Ausübung ihres Geschäfts mit sich führen und welche nach der Verpackungsart als Proben erkennbar sind. c) Musikinstrumente in Kasten, Futteralen oder sonstiger Umschließung. d) Meßinstrumente bis zu 4 Meter Länge und Handwerkszeug. e) Fahrräder — sofern diese Gegenstände unzweifelhaft zum persönlichen Gebrauch des Gepäckaufgebers dienen und nicht Gegenstände des kaufmännischen Verkehrs bilden.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 11 Abs. 3 geben hierbei die Directive, daß bei der Beurtheilung der Frage, ob die Abfertigung als Reisegepäck zulässig sei, den Reisenden möglichst entgegenzukommen und deshalb auch von jeder näheren Untersuchung ohne Weiteres abzusehen ist, wenn die äußere Beschaffenheit, Verpackung oder sonstige Umstände dafür sprechen, daß die Gegenstände zum persönlichen Gebrauch während der Reise bestimmt sind.

Das Ober-Land.-Ger. Wien hat jedoch mit Recht angenommen: Wenn Gegenstände, welche im Sinne des Betr.-Regl. (Verk.-Ord.) nicht zum Reisegepäck gehören, dennoch als solches aufgegeben werden, so haftet die Eisenbahn nach den für Reisegepäck geltenden Bestimmungen. Die Eisenbahn, welche eine Erschleichung des nur für das eigentliche Reisepäck gewährten Freigewichts seitens eines Reisenden behauptet, muß beweisen, daß die von diesem Reisenden aufgegebenen Rolli ausschließlich solche Gegenstände enthalten haben, welche nicht zum Reisegepäck gehören. (Entsch. des Ob.-Land.-Ger. Wien v. 5. Oktober 1870 Röll Nr. 61.)

104) Abs. 2 enthält eine Ausnahme von der Regel des Abs. 1. Dar- § 30.  
nach können auch größere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie Abs. 2.  
Fahrzeuge und andere nicht zum Reisebedarf zu rechnende Gegenstände ausnahmsweise zum Reisegepäck zugelassen werden, wenn sie zur Beförderung mit Personenzügen geeignet sind. Entscheidend dafür, ob sie hierzu geeignet sind, ist das Ermessen des abfertigenden Beamten. In Betreff der Fahrzeuge verweist Abs. 2 noch besonders auf die bereits oben erörterte Bestimmung des



§ 6 Abs. 2 der Verk.-Ord. (Anm. 21. S. 46.). Diese Bestimmung gilt aber auch für die übrigen im Abs. 2 § 30 bezeichneten Gegenstände.

Die Allg. Zus.-Best. Ziffer 2 u. 3 fügen noch hinzu, daß für größere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie andere nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnende Gegenstände, welche nach dem Ermessen des abfertigenden Beamten zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden, Freigewicht nicht gewährt wird und ferner, daß als Reisegepäck nur solche Fahrzeuge angenommen werden, welche sich durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen lassen. Bezüglich der übrigen Fahrzeuge wird auf den Deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I, verwiesen. Vergleiche hierzu noch Allg. Abs.-Vorschr. § 22. Für Fahrzeuge aller Art, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen nicht verladen werden können, gelten hiernach besondere, im Anhang dieses Kommentars mitgetheilte „Allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Fahrzeugen“.

§ 30. 105) Abs. 3 enthält eine weitere Ausnahme von der Regel des Abs. 1.

Abs. 3. Darnach können auch kleine Thiere in Käfigen, Kisten, Säcken und dergleichen zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden; wenngleich Thiere als zu den Reisebedürfnissen gehörig nicht zu betrachten sind. Ob die Annahme erfolgen kann, hängt vom Ermessen des abfertigenden Beamten ab. Eine Verpflichtung hierzu liegt der Eisenbahn nicht ob. Die Haftpflicht regelt sich gemäß § 34 Abs. 1 nach den Bestimmungen der Verk.-Ord. über Thiertransporte (§ 48) mit den sich aus § 34 l. c. ergebenden Abweichungen.

Vgl. über die Verladung lebender Thiere in Käfigen: Allg. Abs.-Vorschr. § 25 Abs. 8 lit. i.

§ 30. 106) Abs. 4 bestimmt, daß Gegenstände, welche

Abs. 4. 1. von der Beförderung als Frachtgut,

2. sowie nach § 29 von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossen sind,

auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden dürfen. Die Zuwiderhandlung zieht die im § 53 Abs. 8 festgesetzten Folgen d. h. einen Frachtzuschlag von 12 Mark für jedes Brutto-Kilogramm des ganzen Versandstücks nach sich. Außerdem treffen den Zuwiderhandelnden die in der Betr.-Ord. § 62, Bahn-Ord. § 45, sowie im Straf-Ges.-Buch vorgesehenen Strafen.

Vgl. Allg. Abs.-Vorschr. § 11 Abs. 2.

§ 30. 107) Abs. 5, welcher dem alten Reglement fehlt, überläßt den besonderen

Abs. 5. Bestimmungen der Eisenbahnen, ob und unter welchen Bedingungen die im § 50 B. 2 der Verk.-Ord. bezeichneten Gegenstände als Reisegepäck angenommen werden. Abs. 5 trägt dem Umstande Rechnung, daß es unbillig sein würde, der Eisenbahn ohne Weiteres die Haftung für die etwa beim Reisegepäck befindlichen Gelder, Kostbarkeiten und dergleichen zuzumuthen, namentlich nachdem die bisher in Ermangelung einer Werthangabe zugelassene Beschränkung des Schadensersatzes auf einen Maximalsatz wegfällt. (Erläut. des R.-G.-A.)

Demgemäß verordnen die Allg. Zus.-Best. Ziff. 3: Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, sowie Dokumente

werden zur Beförderung als Gepäck nicht angenommen; dagegen werden Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, insbesondere Waaren aus Gold, Silber und Platina, auch in Verbindung mit Edelsteinen und echten Perlen, neu oder gebraucht, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten, zur Gepäckbeförderung unter folgenden Bedingungen zugelassen: a) die Gepäckstücke müssen fest verschlossen sein; b) der Inhalt der Gepäckstücke und der Werth, welcher den Höchstbetrag für die zu zahlende Entschädigung bilden soll, sind anzugeben und im Gepäckschein zu vermerken. Wird der Werth auf mehr als 500 Mark angegeben, oder das Interesse an der Lieferung mit mehr als 500 Mark deklarirt, so werden die Gegenstände zur Gepäckbeförderung nicht angenommen.

### § 31.

#### Art der Verpackung. Entfernung älterer Beförderungszeichen.

Reisepäck, welches nicht sicher und dauerhaft verpackt ist, kann zurückgewiesen werden. Auf den Gepäckstücken dürfen ältere Eisenbahn-, Post- und andere Beförderungszeichen sich nicht befinden. Wird in Folge der Nichtbeachtung dieser Vorschrift das Gepäck verschleppt, so haftet die Eisenbahn nicht für den daraus erwachsenen Schaden.<sup>108)</sup>

<sup>108)</sup> § 31 Satz 1 enthält die auf Art. 422 Abs. 1 Nr. 1 S.-G.-B. gestützte, mit § 58 Verf.-Ord. harmonisirende Bestimmung, daß Reisepäck, welches nicht sicher und dauerhaft verpackt ist, zurückgewiesen werden kann. (Vgl. über die Bedeutung der Gepäckmarke als Verschlussmittel im Sinne des § 243 Nr. 4 d. R.-Str.-Ges.-B. Erkl. des Reichsger. 3. Str.-Sen. vom 21. Juni 1882, Eisenbahnrr. Entsch. Bd. 2 S. 310.)

Satz 2 schreibt im Anschlusse daran vor, daß die Gepäckstücke von älteren Eisenbahn-, Post- und anderen Beförderungszeichen befreit sein müssen, und Satz 3, daß, wenn dies nicht der Fall und in Folge dessen eine Verschleppung des Gepäcks stattfindet, die Eisenbahn für den daraus erwachsenden Schaden nicht aufkommt. Die analoge Bestimmung des alten Petr.-Regl. (§ 25) wird von Thöl, S.-R. (III. § 54 S. 111) nach Art. 395, 423 S.-G.-B. als ungültig bezeichnet, weil die Eisenbahn bei Annahme solcher Gepäckstücke sich im Falle des Verlustes nicht darauf berufen könne, daß die Zeichen höhere Gewalt oder daß sie äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung seien, und im Falle der Verspätung nicht darauf, daß sie diese durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können (vgl. auch Thöl, Handelsrechtl. Erört. 1882 S. 11 bis 15), während Goldschmidt (Zeitschr. Bd. 26 S. 611, 612, Bd. 28 S. 454) dieser Annahme entgegentritt, weil dem Absender einige Sorgfalt zugemuthet werden müsse und der durch eigene Schuld des Absenders oder seiner Leute entstandene Schaden nicht vom Frachtführer zu tragen sei. Mindestens sei aber ein Verzicht des Absenders auf die Verantwortlichkeit des Frachtführers



für unzulässig hält, in Betreff der Verspätung aber für zulässig, wenn sowohl bei der Expedition, wie bei der Beförderung die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers gewahrt ist. Die Sorgfalt bei der Expedition sei aber gewahrt, wenn eine Seite des Guts untersucht und von alten Zeichen gereinigt sei; die Sorgfalt bei der Beförderung, wenn ein altes Zeichen berücksichtigt wurde (?).

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 11 Abs. 4 u. 5 bestimmen zum § 31:

4. Es ist besonders darauf zu achten, daß die als Reisegepäck zur Aufgabe kommenden Gegenstände, soweit nothwendig, sicher und dauerhaft verpackt sind. Fehlt diese Verpackung oder ist sie ungenügend, so ist das Gepäckstück gleichwohl anzunehmen, wenn dasselbe nach Ansicht des abfertigenden Beamten zur Beförderung nicht ungeeignet ist. In diesem Falle ist jedoch auf die Rückseite des Gepäckschein-Stammes ein Anerkennniß des Inhalts „Unverpackt“ bzw. „Verpackung mangelhaft“ zu setzen und vom Aufgeber zu unterzeichnen. Außerdem ist am Kopfe der Packmeisterkarte das Wort „Anerkennniß“ anzubringen. Wenn gleichzeitig noch andere ordnungsmäßig verpackte Gepäckstücke zu einem und demselben Gepäckschein aufgeliefert werden, so hat sich das Anerkennniß nur auf die unverpackten Gegenstände zu erstrecken.

5. Bei Behandlung des Reisegepäcks seitens der mit der Abfertigung und Beförderung desselben betrauten Beamten und Arbeiter ist mit der größten Sorgfalt und Umsicht zu verfahren, damit eine Beschädigung der Gepäckstücke vermieden wird. Die Beförderung von Gepäckstücken hat daher stets nur durch Heben, Tragen oder Fahren, niemals aber durch Schleifen oder Werfen zu erfolgen.

Vgl. hierzu auch die damit übereinstimmenden Bes. Best. der Preuß. Staatsb. zu § 31 und den Erl. d. Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 24. Okt. 1885 E.-B.-Bl. S. 362.

## § 32.

### Auslieferung des Gepäcks. Gepäckscheine.

(1) Die Abfertigung des Reisegepäcks erfolgt innerhalb der im § 13 Absatz 1 für den Verkauf von Fahrkarten festgesetzten Zeit.<sup>109)</sup>

(2) Die Abfertigung von Gepäck, welches nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges bei der Gepäck-Abfertigungsstelle aufgeliefert ist, kann nicht beansprucht werden. Fahrzeuge, welche zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen werden (§ 30 Absatz 2), müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges angemeldet und spätestens eine Stunde vorher zur Abfertigung aufgeliefert werden; auf Zwischenstationen kann auf eine Beförderung derselben mit dem vom Absender gewünschten Zuge nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden vorher angemeldet worden sind.<sup>110)</sup>

(3) Bei Abfertigung des Gepäcks ist dem Reisenden ein Gepäckschein auszuhändigen.<sup>111)</sup>

(4) Die Gepäckfracht ist bei der Abfertigung zu entrichten.<sup>112)</sup>

(5) Wird in dringenden Fällen Gepäck ausnahmsweise unter Vorbehalt späterer Abfertigung unabgefertigt zur Beförderung zugelassen, so wird es bis zum Zeitpunkt der Abfertigung als zum Transport aufgegeben nicht angesehen.<sup>113)</sup>

(6) Dasselbe gilt für die Annahme von Reisegepäck auf Haltestellen ohne Gepäckabfertigung.<sup>114)</sup>

1. Die Gepäckfracht wird für je 10 kg erhoben, wobei Zwischenkilogramme für volle 10 kg angenommen und überschüssende Pfennige auf 5 Pfennig abgerundet werden. Als Mindestbetrag werden 0,20 Mark erhoben.
2. Für Fahrräder, welche zur Beförderung als Reisegepäck zur Auflieferung gelangen, werden zum Zwecke der Frachtberechnung folgende Normalgewichte angenommen: für Zweiräder 20 kg, für Dreiräder, und zwar einsitzige 40 kg, zweisitzige 50 kg; wird indessen Verwiegung, soweit die Ausmasse der Stationswage dieselbe zulassen, ausdrücklich verlangt, so ist das derart ermittelte Gewicht der Frachtberechnung zu Grunde zu legen.
3. Wegen telegraphischer Vorausbestellung von Gepäckscheinen siehe Zusatzbestimmung 1 zu § 13.
4. Die zur Beförderung als Reisegepäck geeigneten Güter können auch ohne Lösung von Fahrkarten zur tarifmässigen Gepäckfracht auf Gepäckschein aufgegeben werden.

§ 32. <sup>108)</sup> § 32 handelt von den Rechten und Pflichten der Eisenbahn und der Reisenden bei Auflieferung des Reisegepäcks.

Abf. 1 enthält die dem alt. Regl. fehlende Bestimmung, daß die Abfertigung des Reisegepäcks innerhalb der im § 13 Abf. 1 Verf.-Ord. (Anm. 40 S. 79) für den Verkauf der Fahrkarten festgesetzten Zeit zu erfolgen hat. Der abfertigende Beamte hat sich daher vor Abgang eines jeden Zuges mit Personenbeförderung so zeitig einzufinden, daß die Abfertigung des Gepäcks gleichzeitig mit der Eröffnung des Fahrkarten-Verkaufs beginnen kann. (Allgem. Abf.-Vorschr. § 12 Abf. 7.) Wird durch Verschulden der abfertigenden Beamten die Abfertigung bezw. Mitnahme des Reisegepäcks verhindert, so ist die Eisenbahn dem Reisenden zum Ersatze des daraus erwachsenden Schadens verpflichtet.

Die Verf.-Ord. setzt die Lösung einer Fahrkarte zum Zwecke der Abfertigung des Reisegepäcks als Regel voraus. Doch können nach den

Allgem. Zus.-Best. Ziff. 4 zum § 32 die zur Beförderung als Reisegepäck geeigneten Güter auch ohne Lösung von Fahrkarten zur tarifmäßigen Gepäckfracht auf Gepäckschein aufgegeben werden.

Nach den Allgem. Abf.-Vorschr § 12 Abf. 22 erfolgt die Abfertigung von Gepäck und Gütern aller Art ohne Lösung von Fahrkarten nach den hierfür gegebenen besonderen Vorschriften. Die bes. Zus.-Best. f. d. Preuß. Staatsb. (X) verweisen hierbei in Betreff des Binnen- u. Staatsbahn-Verkehrs auf die Bestimmungen in § 40 des Eisenbahn-Personen- u. Gepäck-Tarifs Theil I sowie in § 17 der Allg. Abf.-Vorschr. für die Abfertigung von Expressgut (i. Berl.-Ord. §§ 39—41).

Nach den bes. Best. der Preuß. Staatsb. zum § 32 Berl.-Ord. Ziff. 5 können Güter aller Art, welche sich zur Beförderung im Packwagen eignen, ohne Lösung von Fahrkarten von und nach sämtlichen Bahnhöfen, Haltestellen und Haltepunkten des preussischen Staats-Eisenbahnnetzes, welche für den Personen-Verkehr und zugleich für den Gepäck-Verkehr eingerichtet sind, zur tarifmäßigen Gepäckfracht (auch zu Schnellzügen, soweit bei einzelnen Zügen eine derartige Beförderung nicht ausgeschlossen wird) auf Gepäckschein aufgegeben werden. In gleicher Weise werden auch die in der Zusatzbestimmung 3 zu § 30 f. oben S. 125 (Theil I des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäck-Tarifs) bezeichneten Gegenstände unter den daselbst festgesetzten Bedingungen ohne Lösung von Fahrkarten zur Beförderung auf Gepäckschein angenommen. Die Fracht wird hierbei mindestens für 20 kg und, wenn die Beförderung in gewöhnlichen Personenzügen erfolgt, mit mindestens 0,60 Mk., bei einer verlangten Beförderung in Schnellzügen, auch wenn sie nur streckenweise erfolgt, mit mindestens 1 Mark erhoben. Freigewicht wird nicht angerechnet.

Auf Gepäcksendungen, welche die Grenze des Vereins-Zollgebietes überschreiten, findet diese Bestimmung keine Anwendung.

Nach den Allg. Abf.-Vorschr. § 12 Abf. 20 haben die Gepäck-Abfertigungsstellen darauf zu sehen, daß hinsichtlich zollpflichtiger Gepäckstücke die deshalb bestehenden Vorschriften nicht umgangen werden. Vornehmlich kommen in Betracht: das Vereinszollgesetz v. 1. Juli 1869 (§§ 59—73, 95, 96, 131, 133, 136, 143, 153) und das Regulativ für die zollamtliche Behandlung des Güter- u. Effectentransports auf den Eisenbahnen v. 1. Febr. 1870 nebst Ergänzungs- und Abänderungsbestimmungen

Vergl. auch die Bestimmungen über die zollamtliche Abfertigung der zur unmittelbaren Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet mit der Eisenbahn bestimmten Passagiereffekten. Vom 30. Jan. 1892 (Centr.-Bl. f. d. D. R. S. 472 Preuß. G.-B.-Bl. S. 149).

110) Abf. 2 erklärt im Satz 1 im Einklang mit den Erfordernissen des § 32. Betriebs die Eisenbahn nicht für verpflichtet, Gepäck mitzunehmen, welches Abf. 2. nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges bei der Gepäck-Abfertigungsstelle aufgeliefert ist. Daraus folgt, daß der Reisende bei rechtzeitiger Auslieferung ein Recht auf Beförderung seines Reisegepäcks hat (Schott S. 526 527). Diese Bestimmung steht im Zusammenhange mit § 13 Abf. 1. Die Vorzeigung der Fahrkarte (i. alt. Regl. § 26 Abf. 1) ist nicht mehr aus-

drücklich angeordnet, bleibt vielmehr der Verfügung der Eisenbahnverwaltungen vorbehalten. Demgemäß erklären die Allg. Abf.-Vorschr. § 14 Abs. 14 daß, ob und inwieweit die Reisenden bei der Gepäckabfertigung die Fahrkarten vorzuweisen haben und ob die letzteren mit einem Gepäckstempel zu versehen sind, jede Verwaltung bestimmt. Die Zus.-Best. f. d. Preuß. Staats-Eisenb. schreiben im Anschluß daran vor: Die Annahme des Reisegepäcks findet auf Grund der vorzulegenden Fahrkarten statt, welche nach erfolgter Prüfung mit dem Gepäckstempel auf der Rückseite zu versehen und demnächst zurückzugeben sind.

Die Forderung der Vorzeigung der Fahrkarte fällt aber der Natur der Sache nach da fort, wo in Gemäßheit der Allg. Zus.-Best. Nr. 4 zur Beförderung als Reisegepäck geeignete Güter ohne Lösung von Fahrkarten zur tarifmäßigen Gepäckfracht auf Gepäckschein aufgegeben werden (s. bes. Best. der Preuß. Staatsb. Ziff. 5 z. § 32 u. Allg. Abf.-Vorschr. § 12 Abs. 22).

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 12 Abs. 9 bestimmen ferner in Betreff einer koulanten Anwendung des § 32 Abs. 2 S. 1: Die Bestimmung in § 32 der Verkehrs-Ordnung, wonach die Abfertigung von Gepäck, welches nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges bei der Gepäck-Abfertigungsstelle aufgeliefert ist, nicht beansprucht werden kann, hat lediglich den Zweck, unbilligen Anforderungen der Reisenden begegnen zu können. Für die abfertigenden Beamten ist hingegen der Grundsatz maßgebend, daß das Gepäck so lange abzufertigen ist, als dessen Mitgabe noch thunlich ist, ohne den Abgang des Zuges über die fahrplanmäßige Zeit aufzuhalten"; und hierzu die bes. Zus.-Best. f. d. Preuß. Staatsb.: „Anträgen von Reisenden auf Zurückgabe aufgelieferter Gepäckstücke ist auch nach erfolgter Verwiegung zu entsprechen, sofern dies Zeit und Umstände gestatten. Von der Erhebung eines Wägelgeldes ist abzusehen“.

Nach Satz 2 müssen Fahrzeuge, welche nach § 30 Abs. 2 Verk.-Ord. zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen werden (s. Anm. 104 S. 127 u. Anm. 21 S. 46) mit Rücksicht auf die für die Abfertigung entstehenden besonderen Schwierigkeiten, wenn die Beförderung von der Zug-Ausgangsstation erfolgen soll, 2 Stunden vor Abgang des Zuges angemeldet und spätestens 1 Stunde vorher aufgeliefert werden. Auf Zwischenstationen kann die Mitnahme mit dem vom Absender gewünschten Zuge nur dann erwartet werden, wenn die Anmeldung 24 Stunden vorher stattgefunden hat.

Vergl. über die Abfertigung von Fahrzeugen bei den Gepäckabfertigungsstellen mit Personenzügen: Allg. Abf.-Vorschr. § 22 Abs. 2, und ferner in Betreff der Abfertigung und Auslieferung von Fahrzeugen überhaupt: Abschn. V des deutschen Eisenb.-Güt. Tarifs u. hierzu Allg. Abf.-Vorschr. § 22 §§ 61—63.

§ 32. 111) Abs. 3 gewährt dem Reisenden das Recht, bei Abfertigung des Abs. 3. Gepäcks einen Gepäckschein zu fordern. s. Muster dess. S. 136. 137). Hierbei kann die Eisenbahn die Vorzeigung der Fahrkarte verlangen. Die Allg. Abf.-Vorschr. § 12 Abs. 14 überlassen dies der Bestimmung einer jeden Verwaltung. Die Zus.-Best. f. d. Preuß. Staatsb. VI erfordern die Vorlegung der Fahrkarte (s. Anm. 110 S. 133 ff.)



Der Gepätschein gehört, wie der Frachtbrief und der Ladenschein, zur Kategorie der Transportpapiere. Von ersterem unterscheidet er sich dadurch, daß er nicht vom Absender der Eisenbahn als Begleitbrief des Guts ausgestellt (Art. 391 H.-G.-B.), sondern, gerade umgekehrt, von der Eisenbahn dem Absender sowohl als Bescheinigung über den Empfang des Gepäcks und als Beweisurkunde über den Abschluß des Frachtvertrages, zugleich aber auch als Legitimationspapier für dessen Rückgabe verabfolgt wird. (Schott S. 521.) Er ähnelt hiernach mehr dem Ladenschein (Art. 414, 417, 418 H.-G.-B.), wenn gleich er sich auch von diesem sehr wesentlich durch den ganz anderen Verkehrszweck und in den Rechtswirkungen unterscheidet (s. Art. 415 H.-G.-B.). Bei jedem regelmäßig expediten Gepäc, für welches eine auf der Gewichtsermittlung beruhende Entschädigung nach den Bestimmungen des Betriebsreglements sc. Verk.-Ord. und des Handelsgesetzbuches zu leisten ist, ist die Ausgabe von Blechmarken unzulässig, vielmehr die Ausfertigung von Gepätscheinen ausnahmslos erforderlich. Dagegen ist es gestattet, Reisegepäck, welches bahnamtlich nicht abgefertigt ist, gegen Auslieferung numerirter Blechmarken an die Aufgeber im Gepäcswagen bezw. dem Gepäcraum zuzulassen. (Schreiben des R.-E.-M. vom 3. April 1884, 732 T; Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 10 April 1884 IV T 1844)

Nach den Allg. Abf.-Vorschr. § 12 erfolgt die Abfertigung des Reisegepäcks von der Zugangstation entweder nach der Zielstation, oder, auf Antrag des Reisenden, nach einer Zwischenstation, auf welcher der betreffende Zug fahrplanmäßig anhält. In letzterem Falle ist auf der Rückseite der Fahrkarte, wenn bei der Abfertigung auf diese Freigepäck gewährt wird, handschriftlich zu vermerken: „Gepäck bis . . . . . (Bezeichnung der Station).“ Gegen Vorlage mehrerer im gebrochenen Verkehr gelösten und an einander anschließenden Rückfahrkarten findet auf Verlangen bei der Rückfahrt direkte Abfertigung des Gepäcks auf die ursprüngliche Ausgangstation statt, soweit direkte Gepäc-Frachtsätze bestehen und für die ganze in Betracht kommende Strecke gleichmäßige Bestimmungen über Gewährung oder Nichtgewährung von Freigepäck auf Rückfahrkarten gelten. (Nach den Zus.-Best. f. d. Preuß. Staatsb. (VII u VIII) findet die direkte Abfertigung auch dann statt, wenn an Stelle von Rückfahrkarten einfache Fahrkarten und anschließende, zur Rückfahrt noch nicht benutzte Rückfahrkarten vorgezeigt werden. Ferner kann im Binnen- und Staatsbahn-Verkehr, sofern Ueberfracht nicht zu erheben ist, die direkte Abfertigung nach der Ausgangstation auch dann erfolgen, wenn direkte Gepäcfrachtsätze dorthin nicht bestehen). Daß auf Freifahrtweise (Freikarten sowohl als Freifahrtscheine) zur Auslieferung gelangende Reisegepäck ist insoweit, als auf den Freifahrtweise Freigepäck gewährt und daß Gewicht des zulässigen Freigepäcks (25 kg) nicht überschritten wird, von und nach allen zur Gepäcabfertigung eingerichteten Stationen der dem Verkehrs-Verbande angehörenden Bahnen direkt abzufertigen. In denjenigen Fällen, in welchen das Gewicht des Gepäcks 25 kg übersteigt, also Ueberfracht zu bezahlen ist, sind die Betheiligten, sofern ein direkter Gepäctariffsatz im Allgemeinen nicht besteht, auf die Zulässigkeit der telegraphischen Vorausbestellung von Gepätscheinen aufmerksam zu machen. Diese direkte A-





Die Beförderung erfolgt nach Maßgabe des Tarifs.

Gegen Rückgabe dieses Scheins wird das umseitig bezeichnete Gepäck ausgeliefert.

Der Reisende hat bei der Zoll-Revision persönlich anwesend zu sein.

Rückseite des Gepätscheins.

112) Abj. 4 verpflichtet den Reisenden die Gepäckfracht bei der Abfertigung zu entrichten. Die Entrichtung muß alsbald — Zug um Zug — erfolgen. Die Androhung in der analogen Vorschrift des alt. Regl. (§ 26 Abj. 4) „bei Vermeidung des Nachtheils, daß die Beförderung unterbleibt“ ist zwar fortgefallen; jedoch nur, weil dies selbstverständlich ist. Denn ohne Leistung braucht eine Gegenleistung nicht gewährt zu werden. § 32. Abj. 4

Die Pflicht der Gepäckfrachientrichtung liegt aber dem Reisenden nur dann ob, wenn die Beförderung des Gepäcks gegen besondere Vergütung zu erfolgen hat. Ob die Beförderung des Reisegepäcks mit oder ohne Vergütung zu erfolgen hat, richtet sich nach den tarifarischen Bestimmungen über Freigepäck. Injoweit Gebührenfreiheit gewährt wird, wird das Reisegepäck als Freigepäck bezeichnet. Da aber zum Reisegepäck begrifflich nur die zu den persönlichen Reisebedürfnissen des Passagiers (bezw. seiner Angehörigen) dienenden Gegenstände gehören (s. oben Anm. 103 S. 126 ff. und Anm. 121 S. 146 ff.), so ist das Recht auf Freigepäck weder ganz noch theilweise auf dritte Personen übertragbar, sondern an die Person des Billetinhabers geknüpft (s. de Jonge im Preuß. Eisenb.-Arch. 1888 S. 486 f., A. M. Fleischer, Wiener Gerichtshalle vom 31. Oktober 1887). Eine bewußt rechtswidrige Uebertragung des Rechts auf Freigepäck auf dritte Personen unter Täuschung des Eisenbahnabfertigungspersonals kann daher den Thatbestand des Betruges bilden.

Nach den allgem. Zuf.-Best. z. § 32 (Ziff. 1 und 2) wird die Gepäckfracht für je 10 kg erhoben, wobei Zwischenkilogramme für volle 10 kg angenommen und überschießende Pfennige auf 5 Pfennig aufgerundet werden. Als Mindestbetrag werden 0,20 Mark erhoben. Für Fahrräder, welche zur Beförderung als Reisegepäck zur Auslieferung gelangen, werden zum Zwecke der Frachtberechnung folgende Normalgewichte angenommen: für Zweiräder 20 kg, für Dreiräder, und zwar einsitzige 40 kg, zweisitzige 50 kg; wird in dessen Verwiegung, soweit die Ausmaße der Stationswaage dieselbe zulassen,

ausdrücklich verlangt, so ist das derart ermittelte Gewicht der Frachtberechnung zu Grunde zu legen.

Die bes. Best. der Preuß. Staatsb. bestimmen: 1. 25 kg Freigepäck (auf Kinderfahrkarten 12 kg Freigepäck) werden gewährt: a. auf jede einfache Fahrkarte der ersten drei Wagenklassen, b. auf jede Rückfahrkarte von mindestens dreitägiger Gültigkeitsdauer. (Wenn zur Benutzung eines Platzes in einer höheren Wagenklasse oder in einer höheren Zuggattung mehrere Fahrkarten ausgegeben werden, so gelten dieselben für die Berechnung des Gepäck-Freigewichts nur als eine Fahrkarte.) c. auf jede Militärfahrkarte, auch bei den zu milden Zwecken gewährten Fahrpreis-Ermäßigungen (vgl. Zusatzbestimmung V zu § 11 der Verk.-Ord., Theil I des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäck-Tarifs).

Freigepäck wird nicht gewährt: a. auf Fahrkarten IV. Klasse, b. auf Zeitkarten aller Art (vergl. besondere Bestimmungen zu § 11 der Verk.-Ord. Seite —, c. auf Arbeiter-Wochentarten und Arbeiter-Rückfahrkarten (vgl. bes. Best. zu § 11 der Verk.-Ord. S. —, d. auf Fahrkarten bezw. Beförderungsscheine zu Gesellschaftsfahrten, akademischen Ausflügen, Schulfahrten und Reisen nach und von Ferien-Kolonien (vergl. Zusatzbestimmung IV zu § 11 der Verk.-Ord., Theil I des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäck-Tarifs), e. auf zusammenstellbare Fahrscheine. Inwieweit bei festen Rundreiseheften, bei Sommerkarten oder bei Rückfahrkarten von eintägiger Geltungsdauer Freigepäck anzurechnen ist, wird besonders bekannt gemacht. 2. Wird das Reisegepäck mehrerer zusammengehörender und nach einer und derselben Bestimmungsstation reisender Personen zur Abfertigung auf einen Gepäckschein zusammen aufgegeben, so ist das Freigewicht nach der Zahl der betreffenden Fahrkarten bezw. Kinderfahrkarten zu berechnen. 3. Wenn Reisegepäck wegen Zeitmangels auf der Abgangsstation ausnahmsweise unabgefertigt mitgenommen wird, so dürfen bei der nachträglichen Abfertigung auf einer Unterwegsstation oder auf der Bestimmungsstation nicht mehr als 25 kg bezw. 12 kg Freigewicht auf dasselbe in Anrechnung gebracht werden, auch wenn mehrere Fahrkarten vorgezeigt werden sollten, wenn nicht bei der Uebernahme des Gepäcks durch die betreffenden Beamten festgestellt worden ist, daß das Gepäck auf mehrere Fahrkarten anzurechnen ist. 4. Die Abfertigung von Gepäck unter Gewährung des tarifmäßigen Freigewichts ist nicht nur nach der auf der Fahrkarte angegebenen Bestimmungsstation, sondern auch nach einer vor der Bestimmungsstation gelegenen Station der betreffenden Eisenbahnlinie zulässig. Desgleichen kann Gepäck auch von einer Zwischenstation aus unter Gewährung des tarifmäßigen Freigewichts abgefertigt werden, sofern aus den Fahrausweisen hervorgeht, daß auf dieselben für die Reststrecke Gepäck noch nicht aufgegeben war. Auf Reisegepäck, welches auf einer Unterwegsstation zu schon früher aufgegebenem und auf der Abgangsstation abgefertigtem Gepäck aufgeliefert wird, kommt Freigewicht nicht in Anrechnung. Die Gepäckfracht ist vielmehr für das volle Gewicht zu entrichten.

§ 32. 113) Abs. 5 bestimmt, daß wenn in dringenden Fällen Gepäck 2. b. f. 5. ausnahmsweise unter Vorbehalt späterer Abfertigung unabgefertigt zur Beförderung zugelassen wird, dasselbe bis zum Zeitpunkt der Abfertigung

als zum Transport aufgegeben nicht angesehen wird, d. h. es ist zwar auch in Betreff solchen Gepäcks ein Frachtvertrag abgeschlossen (nicht ein bloßer „Verwahrungsvertrag“ — wie Endemann, R. d. E. S. 681 meint — denn die Eisenbahn ist doch zum Transport verpflichtet), aber nicht durch die vorgeschriebene formelle Abfertigung oder Aufgabe, daß Gepäck ist daher unabgefertigt oder — nach dem eisenbahntechnischen Ausdruck — nicht aufgegeben — (s. Anm. 121 S. 147). Dies hat zur Folge, daß darauf der in Gemäßheit des Art. 425 Ziff. 1 (s. Anm. 121 S. 147) in der Verk.-Ord. § 34 Abs. 5 enthaltene Befreiungsvertrag Anwendung findet, mithin ebenso wie für den Verlust und die Beschädigung der in den Wagen mitgenommenen Gegenstände (§ 28) nur gehaftet wird, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen wird, alsdann aber auch in dem im § 88 Verk.-Ord. bezeichneten Umfange. Dagegen ist der Befreiungsvertrag aus Art. 425 Ziff. 2 (§ 34 Abs. 3 Verk.-Ord.) auf solches Gepäck nicht anwendbar, weil es nicht zum „Transport aufgegeben“ ist (s. Anm. 121 S. 147, 148, vgl. auch Schott S. 496).

Vgl. über die dienstliche Behandlung des unabgefertigten Gepäcks: Allg. Abf.-Vorschr. § 13 u. § 14 Abs. 4.

Die Zulassung von unabgefertigtem Reisegepäck kann erfolgen, sie braucht aber nicht und ist in das Ermessen des abfertigenden Beamten gestellt. Sie soll mit Rücksicht auf die damit verbundenen Schwierigkeiten nur ausnahmsweise erfolgen und nur in dringenden Fällen, eine Voraussetzung, welche der abfertigende Beamte festzustellen hat. Auch geschieht die Zulassung stets nur unter Vorbehalt späterer Abfertigung, welche sobald wie angängig vorgenommen werden muß.

<sup>114)</sup> Abs. 6 dehnt die Bestimmung des Abs. 5 generell auf die An- <sup>§ 32.</sup>  
nahme von Reisegepäck auf Haltestellen ohne Gepäckabfertigung aus. <sup>Abs. 6.</sup>  
Wird auf diesen unter den Voraussetzungen des Abs. 5 Reisegepäck zur Beförderung zugelassen — was Mangels der betreffenden Vorrichtungen nicht anders, als ohne Abfertigung geschehen kann — so wird solches Gepäck gleichfalls bis zum Zeitpunkt der Abfertigung als zum Transport aufgegeben nicht angesehen und demgemäß formell und materiell — wie in der Anm. 113 angegeben — behandelt.

### § 33.

#### Auslieferung des Gepäcks.

(1) Das Gepäck wird nur gegen Rückgabe des Gepäckscheins ausgeliefert. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Berechtigung des Inhabers zu prüfen.<sup>115)</sup>

(2) Der Inhaber des Gepäckscheins ist berechtigt, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäcks an der Ausgabestelle zu verlangen, sobald nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck aufgegeben wurde, die zur ordnungsmäßigen Ausladung und

Ausgabe sowie zur etwaigen Zoll- oder steueramtlichen Abfertigung erforderliche Zeit abgelaufen ist.<sup>116)</sup>

(3) Werden Gepäckstücke innerhalb 24 Stunden, Fahrzeuge innerhalb 2 Stunden nach Ankunft des Zuges nicht abgeholt, so ist das tarifmäßige Lagergeld oder Standgeld zu entrichten. Kommt das Fahrzeug nach 6 Uhr Abends an, so wird die Abholungsfrist vom nächsten Morgen 6 Uhr ab gerechnet.<sup>117)</sup>

(4) Wird der Gepäckschein nicht beigebracht, so ist die Eisenbahn zur Auslieferung des Gepäcks nur nach vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverseß und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet.<sup>118)</sup>

(5) In der Regel ist das Gepäck nur auf der Station auszuliefern, wohin es abgefertigt ist. Das Gepäck kann jedoch auf Verlangen des Reisenden, sofern Zeit und Umstände sowie Zoll- und Steuervorschriften es gestatten, auch auf einer vorliegenden Station zurückgegeben werden. In einem solchen Falle hat der Reisende bei der Auslieferung des Gepäcks den Gepäckschein zurückzugeben und die Fahrkarte vorzuzeigen.<sup>119)</sup>

(6) Fahrzeuge, welche unterwegs in einen anderen Zug übergehen müssen, brauchen erst mit dem nächstfolgenden Personenzuge am Bestimmungsorte einzutreffen.<sup>120)</sup>

1. Das Lagergeld für Reisegepäck, welches länger als 24 Stunden nach der Ankunft lagert, beträgt für jeden Tag nach Ablauf der Abholungsfrist 20 Pfennig für jedes Stück.
2. Verlangt ein Reisender bei Auslieferung seines Gepäcks dessen Verwiegung, so ist dem Antrage zu entsprechen. Ergiebt die Nachwiegung kein von der Eisenbahnverwaltung zu vertretendes Fehlgewicht, so wird eine Wägegebühr von 5 Pfennig für je, wenn auch nur angefangene 100 kg erhoben.

§ 33. <sup>115)</sup> § 33 trifft über die Auslieferung der Gepäck Bestimmung. Abs. 1. Abs. 1 legt dem Gepäckscheine eine den Inhaberpapieren eigene Wirkung insofern bei, als bestimmt ist, daß dem Inhaber des Scheines, ohne daß die Verwaltung dessen Legitimation zu prüfen verpflichtet ist, das Gepäck, und zwar nur gegen Rückgabe des Scheins (bezw. diese ersetzende Rauteln Abs. 4) ausgeliefert wird. Geräth also der Gepäckschein in fremde Hände und wird das Gepäck an einen unredlichen u. Inhaber des Scheins ausgeliefert, so ist die Bahn dafür nicht verantwortlich (Epstein S. 17, Schott S. 521, Endemann, H. d. E. S. 683). Ob aber aus dieser singulären, dem Bedürfnisse

des Eisenbahnverkehrs entsprechenden Bestimmung, — wie Rhöl III § 54 S. 113 will (vgl. auch Wehrmann S. 125 u. Endemann a. a. O. S. 683) — zu folgern ist, daß auf den auf Inhaber lautenden Gepäckschein die Rechtsätze über Inhaberpapiere überhaupt anzuwenden seien, und derselbe nicht vielmehr im Uebrigen nur als eine Beweisurkunde über den Empfang (Empfangsschein) und die Vertragsabreden anzusehen sei, erscheint um so zweifelhafter, als der Zweck des Gepäckscheines keineswegs darauf gerichtet ist, als negotiables Verkehrspapier zu dienen, und Abs. 1 nur den speziellen Zweck hat, die Eisenbahnen von einer nach den Verkehrsverhältnissen undurchführbaren Prüfungspflicht zu liberiren. Die in der analogen Stelle des alt. Regl. (§ 28 Abs. 1 Satz 2) enthaltene Bestimmung, daß die Bahn durch Auslieferung des Gepäcks gegen Rückgabe des Scheins von jedem weiteren Anspruche befreit ist, ist mit Recht in Fortfall gebracht. Denn eine derartige Vereinbarung war mit Art. 408 Abs. 2 Art. 418 H.-G.-B. nicht vereinbar. Epstein S. 17, 28, Rühlwetter S. 28 Anm. 1, Rhöl S. 113, W. Koch, Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. S. 482, 483, Drilling S. 24, Steinbach S. 204, 205, Endemann a. a. O., S. 685.) Der Besitz des Gepäckscheins seitens der Eisenbahn begründet aber nur eine durch Gegenbeweis widerlegbare Präsuntion, daß das Gepäck ausgeliefert worden ist. (Goldschmidt's Zeitschr. Bd. 19 S. 620). Uebergibt der Passagier den Gepäckschein einem Beamten ohne Empfangnahme des Gepäcks, damit dieser im Interesse des nicht sofort auffindbaren Gepäcks weiter thätig sei, so ertheilt er dem Beamten einen privaten Auftrag und kann die Bahn nicht verantwortlich machen, wenn dieser später das Gepäck an eine nicht legitimirte Person ausliefert. (Ob.-App.-Ger. Rostock unterm 2. Februar 1868, D. G.-Z. 1868 S. 577.)

Nach den Allg. Zus.-Best. Ziff. 2 z. § 33 ist, wenn ein Reisender bei Auslieferung seines Gepäcks dessen Verwiegung verlangt, dem Antrage zu entsprechen. Ergiebt die Nachwiegung kein von der Eisenbahnverwaltung zu vertretendes Fehlgewicht, so wird eine Wägegebühr von 5 Pfennig für je wenn auch nur angefangene 100 Kg. erhoben.

Die Zus.-Best. XII f. d. Preuß. Staatsb. z. d. Allg. Abf.-Vorschr. § 16 Abs. 13 bestimmen, daß die zur Erhebung gekommene Wägegebühr auf dem Gepäckschein zu vermerken ist.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 16 Abs. 11 bestimmen, daß die Auslieferung der ohne Lösung von Fahrkarten abgefertigten Gepäckstücke (s. Anm. 109 S. 133) nach den hierfür erlassenen besonderen Bestimmungen erfolgt. Die Zus.-Best. f. d. Preuß. Staatsb. VII verweisen in Betreff des Binnen- u. Staatsbahnverkehrs auf die Bestimmungen im § 40 des Eisenb.-Pers.- und Gepäck-Tarifs Theil I und die Zus.-Best. III zum § 17 der Allg. Abf.-Vorschr. über die Abfertigung von Expressgut. Die bes. Best. der Preuß. Staatsb. 1, 2 z. § 33 schreiben vor, daß die Auslieferung der nach Maßgabe der bes. Best. 5 zu § 32 ohne Lösung von Fahrkarten beförderten Güter, wenn die Sendung mit der vollen Adresse des Empfängers versehen ist und der Gepäckschein der Sendung beigegeben wird, nach den für den Güterverkehr bestehenden Vorschriften erfolgt, sofern nicht der Empfänger sich ohne Auf-



forderung zur Empfangnahme meldet und Bedenken gegen seine Empfangsberechtigung nicht obwalten. Ist der Gepätschein dem Absender des Gutes ausgehändigt, so erfolgt die Auslieferung am Bestimmungsorte gegen Auslieferung des Gepätscheins.

§ 33. 116) Nach Abs. 2 hat der Inhaber des Gepätscheins das Abnahmerecht, Abs. 2. d. h. er ist berechtigt am Bestimmungsorte (s. jedoch Abs. 5 Anm. 119) die sofortige Auslieferung des Gepäts an der Ausgabestelle zu verlangen, sobald nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck aufgegeben wurde, die zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen Zoll- oder steueramtlichen Abfertigung erforderliche Zeit abgelaufen ist. Den Ablauf dieser Zeit muß der Gepätscheininhaber abwarten. Nach dieser Zeit ist er aber zur Forderung auf sofortige Auslieferung befugt und darf nicht etwa auf die Ausgabe während bestimmter Abfertigungsstunden verwiesen werden. Jeder Verzug in der Auslieferung macht die Bahnverwaltung für den daraus entstehenden Schaden haftbar.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 16 Abs. 1 bestimmen, daß die Auslieferung des Gepäts gegen Rückgabe des Gepätscheins gemäß § 33 der Verkehrs-Ordnung im Geschäftsraum der Gepäts-Abfertigungsstelle oder, soweit nicht Zoll- oder Steuer-Vorschriften oder örtliche Einrichtungen entgegenstehen, auf Wunsch des Reisenden nach ordnungsmäßiger Entladung am Gepätswagen stattfindet. Und hierzu die Zus.-Best. f. d. Preuß. Staatsbahnen: Den Reisenden, welche sich durch Vorzeigung des Gepätscheins als zur Empfangnahme des zugehörigen, bereits ausgeladenen und von ihnen bezeichneten Gepäts ausweisen, ist dieses auf Verlangen bereits auf dem Bahnsteig, und ohne die Entladung aller übrigen Stücke abzuwarten, unverzüglich auszuantworten, wo die örtlichen Verhältnisse dies irgend zulassen (s. Erl. d. Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 30./4. u. 6./6. 1892 G.-B.-Bl. 1892. S. 136).

Nach den Allg. Abf.-Vorschr. § 16 Abs. 12 u. 14 ist, falls Gepäckstücke fehlen, beschädigt eingehen oder überzählig sind, nach der Dienstanweisung, betreffend das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungs-Verfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit Gewichtsverminderung angekommenen Gepäckstücken und Gütern zu verfahren. Dem Reisenden, welchem das Gepäck nicht ausgeliefert werden kann, ist auf Verlangen Tag und Stunde der geschehenen Abforderung zu bescheinigen.

Bei der Auslieferung zollpflichtiger Gepäckstücke haben die Gepäts-abfertigungsstellen ebenso wie bei der Auslieferung darauf zu sehen, daß die bezüglichen Vorschriften nicht umgangen werden. Unter Zollkontrolle abgefertigtes Gepäck darf daher erst nach Erfüllung der in Frage kommenden Zollvorschriften ausgehändigt werden.

Vgl. Allg. Abf.-Vorschr. § 12 Abs. 20, 21 u. Zus.-Best. f. d. Preuß. Staatsb. II. 3. § 16 Abs. 1. a. a. O.

Vgl. die Ausführ.-Vorschr. für d. Preuß. Staatsb., betr. das Verfahren beim Fehlen und Ueberzähligsein von Reisegepäck. Vom 29. Mai 1892 (G.-B.-Bl. 1892 S. 131).

117) Nach Abs. 3 hat der Reisende die Abnahmepflicht, d. h. er ist <sup>§ 33.</sup> verpflichtet, Gepäckstücke innerhalb 24 Stunden, Fahrzeuge inner- <sup>abs. 3</sup> halb 2 Stunden nach Ankunft des Zuges abzuholen, — widrigenfalls er das tarifmäßige Lagergeld oder Standgeld zu entrichten hat. Nur bei Fahrzeugen tritt mit Rücksicht auf die Kürze der Abholungsfrist die Vergünstigung ein, daß wenn dieselben nach 6 Uhr Abends ankommen, die Abholungsfrist erst vom nächsten Morgen 6 Uhr ab gerechnet wird. (Vgl. „Allgemeine Bestimmungen über die Beförderung von Fahrzeugen“ im Anhange.) Wie das Abnahmerecht (Abs. 2 f. Anm. 116), so beginnt auch die Abnahmepflicht des Reisenden mit der Ankunft des Gepäcks bezw. der Fahrzeuge auf der Bestimmungsstation und soll innerhalb der nächsten 24 Stunden bezw. 2 Stunden ausgeübt werden. Mit Ablauf derselben kommt der Reisende ohne Weiteres in Verzug, da er wegen seines Unbekanntseins nicht besonders gemahnt werden kann. Daß er erst nach Ablauf der stägigen Reklamationsfrist (Verf.-Ord. § 34 Abs. 3 f. Anm. 123) in Verzug gerathe, wie Thöl III. S. 196 N. 5 meint, ist unbegründet (s. Schott S. 498, 499). Die Bahnverwaltung ist dem Passagier, welcher sich wegen Nichtausfolgung seiner bei ihr in Verwahrung befindlichen Gepäckstücke an der Weiterreise gehindert sieht, nur dann zum Erfasse des betr. Schadens verpflichtet, wenn die Ausfolgung des Gepäcks innerhalb der reglementsmäßig bestimmten Abfertigungsstunden begehrt worden ist (Oesterr. Oberst. Ger.-S. unterm 3. August 1876 J. 7143. Röll Nr. 190). Der Reisende kann also z. B. nicht während der Nacht- oder Mittagstunden, wo die Abfertigungsstelle bestimmungsmäßig geschlossen ist, die Auslieferung fordern. Voraussetzung für die Lager- bezw. Standgeldspflichtigkeit des Reisenden ist, daß das Gepäck bezw. Fahrzeug mit dem Aufgabezuge zugleich anlangt. Denn kommt es verspätet (mit einem späteren Zuge) an, so kann es nicht Sache des Reisenden sein, den Moment der Ankunft abzuwarten und von da ab die 24 bezw. 2stündige Frist innezuhalten. Nur wenn gemäß Abs. 6 (s. Anm. 120) Fahrzeuge unterwegs in einen anderen Zug übergehen müssen, brauchen sie erst mit dem nächstfolgenden Personenzuge am Bestimmungsort einzutreffen und muß der Reisende event. die Ankunft dieses Zuges abwarten. Die 2stündige Abholungsfrist beginnt in diesem Falle selbstredend erst mit Ankunft des das Fahrzeug mitbringenden Zuges.

Nach den Allg. Zus.-Best. 1 z. § 33 Verf.-Ord. beträgt das Lagergeld für Reisegepäck, welches länger als 24 Stunden nach der Ankunft lagert, für jeden Tag nach Ablauf der Abholungsfrist 20 Pfennig für jedes Stück.

Nach den Allg. Abs.-Vorschr. § 16 Abs. 7 sind die von den Reisenden nicht sogleich abgenommenen Gepäckstücke den besonderen Bestimmungen entsprechend sicher aufzubewahren. Die Bes. Best. f. d. Preuß. Staatsb. (IV—VI) fügen hinzu, daß den Anträgen der Reisenden auf nur theilweise Abnahme ihres abgefertigt eingehenden Reisegepäcks Folge zu geben ist. In solchen Fällen sind die sofort zur Auslieferung gelangenden Gepäckstücke nach Anzahl und Gewicht als verausgabt auf der Rückseite des Gepäckscheins zu vermerken, und ist letzterer sodann dem Reisenden zum Zwecke der späteren Empfangnahme der übrigen Gepäckstücke wieder zu übergeben. Daß etwa er-



hobene Lagergeld ist unter Angabe der Lagerzeit auf dem Gepäckschein zu vermerken. Die Nachsendung nicht abgenommener Gepäcksstücke hat, wenn der Reisende nicht anderweite Bestimmungen getroffen hat, als Eilgut unter Erhebung der tarismäßigen Fracht zu erfolgen.

§ 33. 118) Abs. 4 verpflichtet die Bahn in Ergänzung des Abs. 1, wenn der Gepäckschein nicht beigebracht wird, das Gepäck nur unter folgenden Voraussetzungen auszuhändigen:

1. nach vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung,
2. gegen Ausstellung eines Reverseß,
3. nach Umständen gegen Sicherheit.

Es müßte eigentlich heißen „verpflichtet und berechtigt“, denn die Bahn ist nicht nur zur Aushändigung nach Erfüllung dieser Voraussetzungen verpflichtet, sondern sie ist auch nur unter diesen Rautelen hierzu berechtigt, wenn sie sich dem sich nachträglich meldenden legalen Inhaber des Gepäckscheins nicht ersatzpflichtig machen will. Ueber die Form des Reverseß sowie über die Art der Sicherheit ist in der Verk.-Ord. nichts bestimmt.

Die Allg. Abf.-Vorsch. § 16 Abs. 3—6 bestimmen: Wenn ein Reisender den Gepäckschein nicht zurückgeben kann, so darf gemäß § 33 der Verk.-Ord. die Auslieferung des Gepäcks nur nach zuverlässigem Nachweise der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverseß gemäß nachstehendem Muster und nach Umständen gegen Sicherheit erfolgen.

### R e v e r s.

Ich bescheinige hiermit, daß ich <sup>das</sup>/<sub>die</sub> von mir der Gepäc-Abfertigungs-  
stelle in ..... zur Beförderung nach .....  
am ..... ten ..... 18 ..... übergebene....., mit N. ....  
bezeichnete..... Stück Gepäck ohne Rückgabe des mir darüber ausgestellten und  
mir abhanden gekommenen Gepäckscheins von der Gepäc-Abfertigungsstelle  
zu ..... heute ausgeliefert erhalten habe.

Ich erkläre hiermit, aus dem Gepäckscheine meinerseits keine Rechte geltend zu machen, und verpflichte mich außerdem, die Eisenbahn gegen alle Ansprüche eines Dritten vollständig zu vertreten.

....., ..... ten ..... 18 .....

N. N.

Daß der Aussteller sich durch ..... ausgewiesen hat,  
bescheinigt

....., ..... ten ..... 18 .....

### Die Gepäc-Abfertigungsstelle.

Die Sicherheit kann durch schriftliche Bürgschaftsleistung oder Hinterlegung baaren Geldes bestellt werden. Von der Bestellung einer Sicherheit ist, falls dies mit Rücksicht auf die Persönlichkeit des Reisenden unbedenklich erscheint, abzusehen. Anderenfalls genügt die Bürgschaftsleistung einer sicheren Person. Wenn die Hinterlegung einer Geldsumme als Sicherheit für erforderlich erachtet wird, so ist deren Höhe nach dem vollen Werthe der Gepäc-sendung zu bemessen.

119) Abs. 5 stellt zwar als Regel hin, daß das Gepäck nur auf der Bestimmungstation verabsolgt werden soll, gestattet aber zur Verkehrs-<sup>§ 33.</sup> erleichterung auch ausnahmsweise auf Verlangen des Reisenden die Aus-<sup>Abf. 5.</sup> folgung des Gepäcks (wohl auch theilweise) unterwegs, d. h. auf einer vorliegenden Station (natürlich ohne Rückvergütung der Transportkosten, Jaruszon-Jarociemicz, S. 11), jedoch unter den Voraussetzungen:

1. daß Zeit und Umstände, sowie Zoll- und Steuervorschriften dies gestatten,
2. der Reisende bei der Auslieferung den Gepäckschein zurückstellt und die Fahrkarte vorzeigt.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 16 Abs. 8 u. 9 bestimmen hierzu: Werden unter Erfüllung der in § 33 der Verf.-Ord. festgestellten Bedingungen Gepäckstücke schon auf einer vor dem Bestimmungsorte gelegenen Station verabsolgt, so ist der etwa auf der Fahrkarte aufgedruckte Gepäckstempel zu durchstreichen, die letztere mit dem Vermerk: „Gepäck in . . . . . (Station) ausgehändigt“ zu versehen, und der dem Reisenden abgenommene Gepäckschein dem Packmeister auszuhandigen, welcher denselben an die Abfertigungsstelle der Bestimmungstation mit entsprechendem Vermerk auf der Rückseite versehen an Stelle des Gepäcks abzugeben hat. Wird das Gepäck später bei der Fortsetzung der Reise wieder aufgegeben, so ist dasselbe von Neuem abzufertigen und die Fracht, ohne Anrechnung der bereits gezahlten, zu berechnen.

120) Abs. 6 fehlte dem alten Reglement. Die Aufnahme der bezüglichen<sup>§ 33.</sup> Bestimmung ist mit Rücksicht auf die im Falle des Uebergangs von Fahr-<sup>Abf. 6.</sup> zeugen unterwegs in einen andern Zug erforderlichen Manipulationen des Betriebs nothwendig geworden. Abs. 6 ist für den Beginn der im Abs. 3 für Fahrzeuge vorgeschriebenen Abholungsfrist von Bedeutung (s. Anm. 117).

Vgl. „Allgemeine Bestimmungen über die Beförderung von Fahrzeugen“ im Anhange.

## § 34.

### Haftung der Eisenbahn für Reisegepäck.

(1) Für das zur Beförderung übernommene Reisegepäck haftet die Eisenbahn nach den für die Beförderung von Gütern (Abchnitt VIII) geltenden Bestimmungen, soweit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind und sich aus den Bestimmungen des gegenwärtigen Abschnittes nicht Abweichungen ergeben.<sup>121)</sup>

(2) Die etwaige Deklaration des Interesses an der Lieferung ist spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll, an der Gepäckabfertigungsstelle unter Zahlung des tarifmäßigen Frachtzuschlages (§ 84 Absatz 3) abzugeben; sie hat nur dann rechtliche Wirkung, wenn sie von der Abfertigungsstelle im Gepäckschein vermerkt ist.<sup>122)</sup>

(3) Die Eisenbahn ist von jeder Haftung für den Verlust von Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges (§ 33) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.<sup>123)</sup>

(4) Der Reisende, welchem das Gepäck nicht ausgeliefert wird, kann verlangen, daß ihm auf dem Gepäckschein Tag und Stunde der geschehenen Abforderung bescheinigt werde.<sup>124)</sup>

(5) Für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches nicht zur Beförderung aufgegeben worden ist (§§ 28 und 32), sowie von Gegenständen, welche in den Fahrzeugen belassen sind (§ 30), wird nur gehaftet, wenn ein Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute nachgewiesen ist.<sup>125)</sup>

Der für Deklaration des Interesses an der Lieferung zu erhebende, auf zehntel Mark aufwärts abzurundende Frachtzuschlag beträgt 5 vom Tausend der deklarierten Summe für je angefangene 200 km, mindestens 40 Pfennig.

§ 34.    121) Der § 34 handelt von der Haftung der Eisenbahn für Reise-  
 abs. 1. gepäck. Den Normen des § 34 liegt der Art. 425 H.-G.-B. zu Grunde. Wie in der Einleitung (S. 6—8) bereits erörtert, ist den Eisenbahnen grundsätzlich durch Art. 423 H.-G.-B. verboten, die den Frachtführern durch die Art. 395, 396, 397, 400, 401, 408 auferlegte gesetzliche Verpflichtung zum Schadensersatz, sei es in Bezug auf den Eintritt, den Umfang oder die Dauer der Verpflichtung oder auf die Beweislast zu ihrem Vortheile durch Verträge (mittels Reglements oder durch besondere Uebereinkunft) im Voraus auszuschließen oder zu beschränken, außer soweit solches durch die Art. 424 bis 431 H.-G.-B. zugelassen ist, — und sind alle dem entgegenstehende Vertragsbestimmungen ohne rechtliche Wirkung.

In Betreff des Reisegepäcks gestattet Art. 425 H.-G.-B. den Eisenbahnen eine vertragss- (bezw. reglements-)mäßige Beschränkung dieser Haftpflicht durch folgende Bestimmungen:

In Ansehung des Reisegepäcks kann bedungen werden:

1. daß für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck, welches nicht zum Transport aufgegeben ist, nur gehaftet werde, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen wird. Dasselbe kann in Ansehung von Reisegepäck bedungen werden, welches sich in Reiseequipagen befindet;

2. daß für Verlust von Reisegepäck, welches zum Transport aufgegeben ist, nur gehaftet werde, wenn das Gepäck binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferungszeit abgefordert wird. Die Frist darf nicht kürzer als drei Tage sein.

Aus der Fassung und Stellung des Art. 425 H.-G.-B. ergibt sich, daß das Reisegepäck an sich und prinzipiell denselben Haftpflichtbestimmungen unterliegt, wie alle anderen Güter, und daß es nicht in der Absicht lag, durch

die Bestimmungen des Art. 425 eine vollständige Regelung der Haftpflicht der Eisenbahnen für das Reisegepäck herbeizuführen, sondern lediglich unter Berücksichtigung der eigenthümlichen und verschiedenartigen Formen, in welchen sich die Beförderung des Reisegepäckes im Eisenbahnverkehre vollzieht, die mehrfach streitig gewordenen Grenzen zu bestimmen, innerhalb deren sich die Eisenbahnen der Haftpflicht für Reisegepäck vertrags- bezw. reglementsmäßig entziehen dürfen. Hierbei kam nun einerseits das nicht zum Transport aufgegebene Reisegepäck, wozu auch das in Reiseequipagen befindliche gehört (Ziff. 1) — andererseits das zum Transport aufgegebene (Ziff. 2) in Frage. Für ersteres hielt man es für angezeigt, der Eisenbahn die vertragsmäßige Befreiung von jeglicher Haftbarkeit zu gestatten, Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute ausgenommen, während für letzteres nur ein Befreiungsvertrag des Inhalts zugelassen ward, daß für solches Reisegepäck nur gehaftet werde, wenn das Gepäck binnen einer bestimmten, nicht unter drei Tagen betragenden Frist nach der Ablieferungsfrist abgefordert wird. Aus der Stellung des Art. 425 im H.-G.-B. sowie aus dem Zusammenhange mit den vorhergehenden Artikeln ergibt sich ferner, daß sowohl in Betreff des zum Transporte besonders aufgegebenen, wie auch des nicht aufgegebenen Reisegepäckes stets ein Frachtvertrag vorliegt, aus welchem den Eisenbahnen die gesetzliche Haftpflicht gemäß Art. 395 f. H.-G.-B. obliegt, und daß sich somit Art. 425 für beide Kategorien des Reisegepäckes als eine Ausnahme gegenüber dem Vertragsverbote des Art. 423 darstellt. (Vgl. Thöl § 97 S. 198–200, v. Krämel S. 607, Eger, deutsch. Frachtrecht III S. 398, 351 A. M. v. Sahn II S. 738f., Buchelt II S. 574, Schott S. 461, Staub S. 1008).

Bezüglich der Haftung für Reisegepäck unterscheidet hiernach das H.-G.-B. zwei Hauptkategorien, nämlich:

I. Reisegepäck, welches nicht zum Transport aufgegeben ist (Ziff. 1 Art. 425),

II. Reisegepäck, welches zum Transport aufgegeben ist (Ziff. 2 Art. 425), oder kürzer: nicht aufgegebenes und aufgegebenes Reisegepäck. Unter letzterem wird solches verstanden, welches bei der Eisenbahn-Gepäckabfertigungsstelle gegen Empfangsschein (Gepäckschein) besonders abgeliefert wird (§ 32 Abs. 1–4 Verk.-Ord.). Unter „nicht aufgegebenem“ Reisegepäck dagegen solches, welches von den Reisenden in den Wagen — ohne Gepäckschein — mitgeführt und selbst beaufsichtigt wird, sogen. Handgepäck (§ 28 Verk.-Ord. C. F. Koch S. 433 Anm. 78, Prot. S. 5010), aber auch das in dringenden Fällen ausnahmsweise zunächst unabgefertigt unter Vorbehalt späterer Abfertigung in den Packwagen u. mitgenommene oder auf Haltestellen unabgefertigt aufgenommene Gepäck (§ 32 Abs. 5 u. 6 Verk.-Ord.), sowie das in Equipagen und anderen Fahrzeugen belassene Reisegepäck (§ 30 Abs. 2 Verk.-Ord.).

Beide Kategorien des Reisegepäckes — das aufgegebene und das nicht aufgegebene — sind durch einen mit dem Personentransportvertrag verbundenen (accessorischen) Gütertransportvertrag, mithin vertragsmäßig zur Beförderung übernommenes Gut und es finden demgemäß auf beide Kategorien sowohl in Betreff des Grades der Haftpflicht wie des Um-

fangs des Schadenersatzes die Normen des H.-G.-B. (Art. 390–431) über den Eisenbahngütertransport und der Verf.-Ord. (Abschn. VIII Beförderung von Gütern) grundsätzlich Anwendung, soweit einerseits die eigenartigen im Abschn. IV der Verf.-Ord. normirten Beförderungsweisen des Eisenbahnreisegepäckes die Anwendung dieser Normen überhaupt zulassen und andererseits die Eisenbahnen nicht von den ihnen nach Art. 425 Ziff. 1. u. 2 gestatteten Haftbefreiungsverträgen Gebrauch machen. Letzteres ist für das aufgegebene Gepäck durch § 34 Abs. 3, für das nicht aufgegebene durch § 34 Abs. 5 der Verf.-Ord. geschehen, und in diesem Sinne bestimmt daher § 34 Abs. 1 Verf.-Ord. im Einklang mit Art. 425 H.-G.-B., daß die Eisenbahn für das zur Beförderung übernommene — d. h. sowohl aufgegebene, wie nicht aufgegebene — Reisegepäck nach den für die Beförderung von Gütern (Abschn. VIII) geltenden Bestimmungen haftet,

- 1) soweit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind, und
- 2) sich aus den Bestimmungen des gegenwärtigen Abschnittes (sc. Abschn. IV) nicht Abweichungen ergeben.

Daraus folgt, daß die Bestimmungen des Abschn. VIII über die Beförderung von Gütern auch in Betreff der Haftung von Reisegepäck soweit Geltung haben, als sie der Natur der Sache nach und in Rücksicht auf die abweichende Abfertigungs- und Beförderungsweise (s. insbesondere Uebernahme und Auflieferung: §§ 28, 32 — §§ 54, 56.; Verpackung: § 31 — § 58. Ablieferung: § 33 — §§ 66 bis 70) auf Reisegepäck Anwendung finden können und im Abschnitt IV nicht ausdrücklich über die Haftung für Reisegepäck besondere Bestimmungen getroffen sind; d. h. die Bestimmungen des Abschn. VIII über die Haftung von Gütern finden subsidiäre Anwendung auf die Haftung für Reisegepäck (Thöl III S. 94). Die besonderen Bestimmungen für Reisegepäck beziehen sich aber — abgesehen von den bereits in den vorangehenden Paragraphen erörterten — einerseits auf den Umfang des Schadenersatzes (§ 34 Abs. 2 § 35 Ziff. 1.), andererseits auf den Grad bezw. die Beschränkung der Haftpflicht (§ 34 Abs. 3–5).

§ 34.    122) Für die Bemessung des Schadenersatzes im Falle des Verlustes, Abs. 2. der Minderung oder Beschädigung des Reisegepäckes gelten nach dem in Anm. 121 Erörterten grundsätzlich die Normen der §§ 80–85 der Verf.-Ord., auf deren Anmerkungen verwiesen wird. Vorgreifend wird hier nur kurz bemerkt, daß, wie für Frachtgut, so auch für Reisegepäck, gemäß Art. 396 H.-G.-B. § 80 Verf.-Ord. als regelmäßige Entschädigung der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth zu ersetzen ist, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Ablieferung zu der Zeit hatte, zu welcher dasselbe abzuliefern war, und davon in Abzug kommt, was in Folge des Verlustes an Fracht, Zöllen und sonstigen Kosten erspart ist. Wie bei Frachtgut, können auch bei Reisegepäck auf Grund des Art. 427 H.-G.-B. die Eisenbahnen Normalsätze unter Zulassung einer Werthdeklaration sich ausbedingen und nach dem Vorgange des internat. Uebereink. über d. Eisenbahnfrachtverkehr (Art. 34–38) zu Gunsten des Publikums darüber hinausgehend an deren Stelle Maximalsätze mit ermäßigten Ausnahmetarifen (§ 81) festsetzen, sowie die Deklaration des Interesses an der Lieferung, welche das

Werth- und Verzugs-Interesse zugleich umfaßt und auch den entgangenen Gewinn in sich schließt (§§ 84, 85), zulassen. Die Verk.-Ord. hat demgemäß nach Analogie des Internat. Uebereink. wie für Frachtgut (alt. Regl. § 68) so auch für Reisegepäck (alt. Regl. § 29) den Normalatz und die Werthdeklaration wegfallen lassen und, unter Gestattung von Maximalsätzen bei ermäßigten Ausnahmetarifen (§ 81) — wovon jedoch bei Reisegepäck wohl thatsächlich nicht Gebrauch gemacht werden wird — die Deklaration des Interesses an der Lieferung (§ 84, 85) eingeführt. Darnach kann der Reisende auch bei Aufgabe seines Reisegepäcks das Interesse an der Lieferung gegen Entrichtung eines tarismäßigen Frachtzuschlags deklariren (§ 84 Abs. 1). Nach der Allg. Zus.-Best. z. § 34 Verk.-Ord. beträgt der auf zehntel Mark aufwärts abzurundende Frachtzuschlag 5 vom Tausend der deklarirten Summe für je angefangene 200 Km, mindestens 40 Pfennig.

Hat die Deklaration stattgefunden, so kann der Reisende im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung außer der normalen Entschädigung (§§ 80, 83) noch einen weiteren Schadenersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten Betrages beanspruchen. Doch hat er das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens zu erweisen. Abweichend von der Werthdeklaration des alt. Regl. (§ 29), welche allen Schaden in sich schließt, ist also — wie bei § 80 noch des Näheren erörtert, — die Deklaration des Interesses an der Lieferung eine Deklaration nur des Mehrwerthes, nicht des Gesamtwertes d. h. sie begreift nur den die normale Entschädigung übersteigenden Mehrbetrag. Worin dieser weitere Schaden besteht, ob in *damnum emergens* oder *lucrum cessans*, entgangenem Geschäftsgewinn, Verlust von Kundschaft, verfallener Konventionalstrafe u., ist gänzlich indifferent. Es genügt, daß es ein in Geld schätzbarer Nachtheil ist, welcher mit dem Verluste, der Minderung oder Beschädigung des Gutes in ursächlichem Zusammenhange steht.

Abs 2 des § 34 enthält für Reisegepäck nur zwei in formeller Beziehung von den Bestimmungen der §§ 84, 85 Verk.-Ord. abweichende Vorschriften. Erstens ist die Deklaration spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges unter Zahlung des im § 84 festgesetzten, tarismäßigen Frachtzuschlages abzugeben. Eine spätere Deklaration braucht die Eisenbahn nicht anzunehmen. Nimmt sie dieselbe jedoch an, so ist die Deklaration in vollem Umfange rechtswirksam. Freilich setzt dies voraus, daß die Gepäckerpedition  $\frac{1}{2}$  Stunde vor Abgang des Zuges geöffnet und zur Ausstellung des Gepätscheins bereit war. Anderenfalls wird sie die Annahme einer späteren Erklärung nicht verweigern können. Bei bösslicher Handlungsweise (sc. Arglist und grober Fahrlässigkeit: § 88 Verk.-Ord.) fällt die Beschränkung auf Normalatz und Deklaration fort und ist der volle Schaden zu ersetzen (Art. 397, 427 Abs. 2 H.-G.-B.) Zweitens hat die Deklaration nur dann rechtliche Wirkung, wenn sie von der Abfertigungsstelle im Gepätschein vermerkt ist. Nimmt der Reisende den Gepätschein ohne diesen Vermerk entgegen, so hat er auf den erhöhten Schadenersatz keinen Anspruch. Beide Bestimmungen sind rechtsgültig, weil sie aus Rücksichten des Eisenbahnverkehrs geboten sind. Es kann für die Ungültigkeit nicht geltend gemacht werden, daß sie eine Er-



schwerung der Deklaration und damit einen Verstoß gegen Art. 427 H.-G.-B. involviren (Goldschmidt, Zeitschr. f. d. ges. Handelsrecht Bd. 26, S. 612, 613, Bd. 28 S. 455 Buchelt, II Art. 427 S. 580 v. Hahn, Art. 427 § 4 — dagegen Thöl III § 107 S. 218 und Handelsrechtl. Erört. S. 21.

§ 34. 123) Abs. 3 des § 34 enthält für Verlust von Reisegepäck die Aus-  
 Abs. 3. bedingung derjenigen Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht, welche nach Art. 425 Ziff. 2 H.-G.-B. (s. Anm. 121 S. 146) den Eisenbahnen gestattet ist. Abs. 3 macht somit für Verlust von Reisegepäck den durch Art. 425 Ziff. 2 H.-G.-B. gestatteten Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbaren, d. h. durch Abs. 3 wird — dem Art. 425 Ziff. 2 H.-G.-B. gemäß — vertragmäßig ausbedungen, daß die Eisenbahn von jeder Verantwortlichkeit für den Verlust von Reisegepäck frei ist, wenn es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges (§ 33) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.

Die Voraussetzung ist der Transport von Reisegepäck, welches zum Transport aufgegeben ist (Anm. 121 S. 147). Nur für das aufgegebene Reisegepäck gestattet Art. 425 Ziff. 2 H.-G.-B. die Haftpflichtbeschränkung. Auch bezieht sich dieselbe nur auf den Verlust, nicht auch auf die Beschädigung des Reisegepäckes (Prot. z. H.-G.-B. S. 5010 f.; v. Hahn, II. S. 744; Thöl, III. S. 195; Schott, S. 408). Mithin muß die Eisenbahn für Beschädigung auch dann Ersatz leisten, wenn die achttägige Frist des Abs. 3 verstrichen ist. Im Falle der Beschädigung sind für die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen lediglich die allgemeinen Bestimmungen über den Gütertransport bezw. die nach Art. 408, 428 H.-G.-B. (§§ 79, 90, 91 Berl.-Ord.) zulässigen und festgesetzten Fristen maßgebend. (Prot. S. 5014, Buchelt II. S. 574, Wehrmann S. 126, v. Hahn S. 744 § 7, Anschütz und v. Böldernndorff III. S. 474, Endemann, R. d. E. S. 686.) Demgemäß bestimmt auch § 34 Abs. 3 Berl.-Ord. nur, daß die Verwaltung von jeder Verantwortlichkeit für den Verlust von Reisegepäck frei ist, wenn es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges (§ 33) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird. Der Annahme Thöls (III. S. 195 und Anm. 3), daß diese Bestimmung ungültig sei, weil sie auch Beschädigung mitumfasse, kann nicht beigepflichtet werden, da ausdrücklich nur die Verantwortung für Verlust, nicht auch für Beschädigung ausgeschlossen ist (s. unten S. 151).

Weiter ist die Frage entstanden, ob unter „Verlust“ jegliche Art von Verlust zu verstehen sei oder nur solcher Verlust, welcher mit der Zeit der Abforderung im Zusammenhange steht, d. h. darauf zurückzuführen ist, daß das Gepäck nicht innerhalb der bestimmten Frist nach der Ablieferungszeit abgefordert worden ist. Für letztere Auffassung entscheidet sich Thöl III. § 96 S. 196 und Schott S. 499. Dem kann jedoch nicht beigetreten werden. Vielmehr ist unter „Verlust“ — Mangels jeder Einschränkung des Begriffs im Wortlaute des Gesetzes oder nach den Materialien — jegliche Art von Verlust zu verstehen, gleichviel ob sie mit der verspäteten Abforderung in Zusammenhang steht oder nicht. Wichtig ist, daß die rechtzeitige (fristgemäße) Abforderung des Gepäcks als die Voraussetzung der Geltendmachung des Anspruchs aus Art. 395 H.-G.-B. gedacht werden muß (v. Hahn II. S. 743,



Endemann, S.-R. S. 767 Anm. 89, Schott S. 498) und nicht als Bedingung der Entstehung dieses Anspruches, wie C. F. Koch S. 434 Anm. 80 gestützt auf eine Bemerkung in den Berathungen (Prot. S. 5011) meint. Soviel ist aber aus dem klaren und uneingeschränkten Wortlaute des Gesetzes, sowie aus den Materialien ersichtlich, daß der Befreiungsvertrag nach Ziff. 2 Art. 425 S.-G.-B. ausnahmslos auf jegliche Art des Verlustes ausgedehnt werden darf, wenn die Abforderung nicht fristgemäß erfolgt ist. Der Anspruch auf Auslieferung des aufgegebenen Reisegepäckes und event. Verlustersatz ist zwar durch den Frachtvertrag gemäß Art. 395 f. S.-G.-B. an sich begründet, aber er kann nicht geltend gemacht werden, wenn die Abforderung des Gepäckes nicht rechtzeitig stattgefunden hat.

Der Annahme Thöl's III. S. 195 Anm. 3 und Schott's S. 499, daß die in Rede stehende Bestimmung ungültig sei, weil damit jede Verantwortlichkeit der Eisenbahn für Verlust — also auch wegen des Unterganges des Gepäckes — ausgeschlossen sei, ist hiernach nicht zutreffend. (Für die Gültigkeit erklären sich auch Steinbach S. 213, 214, W. Koch in d. Zeitung d. Ver. deutsch. Eisenb.-Bew. 1883 S. 482, 483, Drilling S. 43—45, v. Hahn II. S. 744, Buchelt II. S. 574 Nr. 4, Endemann, R. d. E. S. 685 u. Anm. 48 daselbst).

Das Gepäck muß aber wirklich in Verlust gerathen, auf irgend welche Weise untergegangen oder verloren sein, es muß zur Zeit der Abforderung fehlen und bis dahin die bestimmte Frist verstrichen sein. Darauf, ob das Gepäck unterwegs (während des Transports) oder nach Eingang am Bestimmungsort (in den Gepäckräumen) verloren gegangen ist, kommt nichts an. Entscheidend ist lediglich, daß zur Zeit der Abforderung der Verlust eingetreten und die Abforderungsfrist verstrichen ist. (So auch von Hahn II. S. 744).

Ist das Gut zu dieser Zeit noch vorhanden, so kann die Eisenbahn die Auslieferung nicht unter dem Einwande verweigern, daß die Abforderung verspätet erfolgt sei. Denn Voraussetzung ihrer Nichthaftung ist der wirkliche Verlust des Gutes. Ist dieser nicht vorhanden, so ist der vertragsmäßige und gesetzliche Aushändigungsanspruch (Art. 403 S.-G.-B.) begründet. Die Abforderung des vorhandenen oder später wiedererlangten Gutes ist durch Ablauf der Frist nicht ausgeschlossen. (Thöl § 96 S. 195: der Befreiungsvertrag ist ohne Einfluß auf die Verpflichtung zur Ablieferung des vorhandenen Gutes); Renßner S. 487 Anm. 5, Buchelt II. S. 574, Wehrmann S. 126, 127, Anschütz und v. Böldernndorff III. S. 434, W. Koch S. 111 Anm. 2, Makower Art. 425 Anm. 35).

Es kann nach Art 425 Ziff. 2 S.-G.-B. die Haftung für Verlust vertragsmäßig nur für den einen Fall ausgeschlossen werden, daß das Gepäck binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferungszeit nicht abgefordert wird. Nach § 33 der Verk.-Ord. wird das Reisegepäck nach Ankunft des Zuges, zu welchem es zum Transport aufgegeben ist, am Bestimmungsorte und nach Ablauf der zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit im Lokale der Gepäckexpedition sofort bereit gestellt (§ 33 Abs. 2 Verk.-Ord.) Dieser Moment der Bereit-

stellung ist also die eigentliche Ablieferungszeit. Da derselbe aber sich nicht ganz genau bestimmen läßt und in der Regel nur um wenigstens mit der Ankunftszeit des betreffenden Zuges auseinanderfällt, so ist in der Verk.-Ord. als Ablieferungszeit unmittelbar die Ankunft des Zuges hingestellt (Reyßner S. 487 Nr. 4) und in § 34 Abs. 3 unter Bezugnahme auf § 33 bestimmt, daß die Verwaltung von jeder Verantwortlichkeit für den Verlust von Reisegepäck frei ist, wenn es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation abgefordert wird. Damit ist zugleich die Vorschrift in Ziff. 2 des Art. 425 H.-G.-B., daß die Frist nicht kürzer als drei Tage sein darf, genügend gewahrt.

Was schließlich die Beweislast im Falle der Ziff. 2 Art. 425 H.-G.-B. bezw. § 34 Abs. 3 Verk.-Ord. anlangt, so ist daran festzuhalten, daß der Eisenbahn an sich und ursprünglich die gesetzliche Pflicht obliegt, das Reisegepäck nach Ankunft am Ort der Ablieferung dem legitimierten Empfänger auszuhandigen (Art. 403) und für Verlust oder Beschädigung von der Empfangnahme bis zur Ablieferung zu haften (Art. 395). Besteht also an sich gesetzlich diese Pflicht zur Aushändigung und Haftung für die Eisenbahn als Regel aus dem Frachtvertrage, so stellt sich demgegenüber ein auf Grund des Art. 425 Ziff. 2 vereinbarter Befreiungsvertrag als eine Ausnahme dar, deren tatsächliche Voraussetzungen derjenige, welcher sie zu seinem Vortheile behauptet oder geltend machen will, beweisen muß. Fordert mithin nach Ankunft am Bestimmungsorte der Passagier die Aushändigung des aufgegebenen Reisegepäckes (Art. 403, 395 H.-G.-B.) und wendet die Eisenbahn gegen diesen Aushändigungsanspruch ein, daß das Gepäck verloren gegangen und sie für den Verlust auf Grund des gemäß Art. 425 Ziff. 2 geschlossenen Befreiungsvertrages (sc. § 34 Abs. 3 Verk.-Ord.) nicht haftpflichtig sei, so hat sie die tatsächlichen Voraussetzungen dieses Einwandes zu beweisen, nämlich:

1. daß das Gepäck in Verlust gerathen und
2. daß es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges abgefordert worden sei.

Vergl. Thöl III. § 96 S. 197, 198, Schott S. 199, v. Krämel S. 607 Anm. 3, Briz S. 421. (Jrzig Buchelt II. S. 575, welcher den Beweis der Einhaltung der achttägigen Frist dem Absender auflegen will).

Den Beweis des Verlustes kann die Eisenbahn vornehmlich führen durch vergebliche Revision des zur Aufbewahrung von Reisegepäck bestimmten Lokals, der Verspätung der Reklamation durch die Ankunftszeit des betreffenden Zuges, woraus sich der Ablauf der 8tägigen Frist ergibt (Schott S. 199). Den Gegenbeweis für die Rechtzeitigkeit der Abforderung kann sich der Reisende dadurch sichern, daß er sich gemäß § 34 Abs. 4 Verk.-Ord. (i. Anm. 124) auf dem Gepäckschein Tag und Stunde der geschehenen Abforderung von der Gepäckabfertigungsstelle bescheinigen läßt.

§ 34. 124) Durch Abs. 4 ist — um den Reisenden ein ausreichendes Beweismittel für die erfolgte Abforderung zu sichern (i. Anm. 123), — den Gepäckabfertigungsstellen die Pflicht auferlegt, dem Reisenden auf sein Verlangen auf dem Gepäckscheine Tag und Stunde der geschehenen Abforderung des Gepäckes zu bescheinigen. (Buchelt II. S. 575, Schott S. 521, 522.) Kann

das Gepäck nur zum Theil ausgeliefert werden, so wird hierüber gleichfalls eine entsprechende Bescheinigung zu erteilen sein. Die Eisenbahn ist dem Passagier, welcher sich wegen Nichtausfolgung seines Gepäcks an der Weiterreise gehindert sieht, nur dann ersatzpflichtig, wenn die Ausfolgung des Gepäcks innerhalb der reglementarischen Expeditionsstunden begehrt worden ist. (Oesterr. Oberst. Ger. unterm 3. August 1876, Röll S. 455, Epstein S. 392.)

Vgl. hierzu Allg. Abf.-Vorschr. § 16, Abf. 14.

125) Abf. 5 enthält in Betreff des Verlustes und der Beschädigung von nicht aufgegebenem Reisegepäck (§ 28. 32 Abf. 5. 6.) die Ausbedingung derjenigen Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht, welche nach Art. 425 Ziff. 1 S.-G.-B. den Eisenbahnen gestattet ist (s. Anm. 121 S. 146). Abf. 5 macht den durch Art. 425 Ziff. 1 S.-G.-B. gestatteten Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten, d. h. durch Abf. 5 wird — dem Art. 425 Ziff. 1 S.-G.-B. gemäß — vertragsmäßig ausbedungen, daß für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches von dem Reisenden nicht zum Transporte aufgegeben worden ist, insbesondere nur in den Wagen mitgenommenen Gegenständen (§ 28) nur Gewähr geleistet wird, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist. § 34. Abf. 5.

Die Voraussetzung dieser Haftbeschränkung ist also, daß das Reisegepäck nicht zur Beförderung aufgegeben worden ist; d. h. solches, welches von den Reisenden in den Wagen — ohne Gepäckschein — mitgeführt und selbst beaufsichtigt wird (s. g. Handgepäck: § 28 Verk.-Ord.), aber auch das in dringenden Fällen ausnahmsweise zunächst unabgefertigt unter Vorbehalt späterer Abfertigung in den Packwagen zc. mitgenommene (§ 32 Abf. 6 l. c.), sowie das in Fahrzeugen belassene Reisegepäck (§ 30 l. c.).

Ist diese Voraussetzung vorhanden, so haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr Verschulden oder das ihrer Leute nachgewiesen ist. Die Eisenbahn ist in diesem Falle nicht bloß von bestimmten Kategorien der Haftung befreit, sondern überhaupt von jeglicher Haftbarkeit für Verlust und Beschädigung des Reisegepäcks, — ausgenommen allein den Fall, daß ihr eigenes Verschulden oder solches ihrer Leute nachgewiesen wird. Es ist demnach im Uebrigen indifferent, welche Ursache der Schaden hatte, ob er durch höhere Gewalt, gewöhnlichen Zufall, schlechte Verpackung, Verschulden der Mitreisenden, natürliche Beschaffenheit des Inhalts zc. herbeigeführt wurde. Die Eisenbahn kann jeden Schadensanspruch ablehnen, der nicht nachweislich auf ihr Verschulden oder das ihrer Leute gegründet wird.

Aber auch im letzteren Falle ist sie von jeder Beweislast befreit. Mit einem Schadensanspruche vermag der Reisende nur durchzudringen, wenn er der Eisenbahn nachweist, daß ihr oder ihrer Leute Verschulden den Verlust oder die Beschädigung herbeigeführt habe. Dieser Nachweis beruht also auf zwei Momenten:

1. auf dem Nachweise einer schuldbaren Handlung oder Unterlassung der Bahnverwaltung oder ihrer Leute,
2. auf dem Nachweise des kausalen Zusammenhanges zwischen dem gedachten Verschulden und dem Verluste oder der Beschädigung des Reisegepäcks.

Häufig wird das alleinige Verschulden der Bahn oder ihrer Leute klar zu Tage liegen, z. B. wenn der Schaden durch eine auf Schuld der Bahnorgane beruhende Entgleisung, durch Mängel der Transportmittel u. herbeigeführt ist. Häufig aber wird, insbesondere bei konkurrirendem Verschulden des Passagiers und der Bahn, die Frage eine zweifelhafte sein und vom Richter aus der gesammten Sachlage heraus entschieden werden müssen, wessen Verschulden ganz oder theilig den Schaden verursacht hat, z. B. bei Abhandenkommen des Gepäcks aus dem Coupé, Herausfallen ungenügend beaufsichtigter Sachen aus schlecht verschlossenen Wagen u. Hier ist daran festzuhalten, daß ein Frachtvertrag in Gemäßheit der Art. 390 f. H.-G.-B. vorliegt (s. Anm. 121 S. 147) und daher die Eisenbahn den Gewahrsam und folglich auch die custodia an dem nicht aufgegebenen Reisegepäck an sich hat. Aber diese custodia wird dadurch modifizirt, daß das nicht aufgegebene Reisegepäck als begleitetes Gut gilt bezw. demselben gleichsteht, d. h. mit dem nach Art. 424 Ziff. 6 H.-G.-B. statthast, ausdrücklich oder stillschweigend abgeschlossenen Befreiungsvertrage der Nichthaftung wegen solcher Verluste, Beschädigungen u., welche die Begleitung abwenden konnte (Thöl III. S. 200). Von diesem Gesichtspunkte aus ist im Einzelfalle zu beurtheilen, ob bezw. in wie weit die Eisenbahn für Entwendungen oder Beschädigungen des Reisegepäcks durch Mitreisende oder durch Nichtmitreisende oder nicht in dasselbe Coupé gehörende Personen aufzukommen hat. Wenn v. Sahn (II S. 739) meint, es werde die Verpflichtung zu einer „gewissen“ (?) custodia z. B. gegen Entwendung durch nicht mitreisende Personen anzunehmen sein, es könne aber „der thatsächlichen Natur des Verhältnisses nach“ nicht beansprucht werden, daß diese custodia auch gegen Entwendung u. durch Mitreisende gerichtet werde, so liegt diese höchst unsichere und schwankende Annahme in einer irrigen Auffassung des ganzen Vertragsverhältnisses. (Auch Schott S. 1497 ist aus gleichem Grunde hier unklar und steht im Uebrigen zum Theil im Widerspruche mit v. Sahn.) Vgl. Thöl § 98 S. 201, Reysner in Busch's Arch. Bd. 10 S. 60 f., Adermann in Busch's Arch. Bd. 12 S. 463 f., Villig S. 63, Erf. des Land.-App.-Ger. München vom 1. Juli 1873, Busch, Arch. Bd. 36 S. 341. Ueber konkurrirendes Verschulden: Eger, Haftpflichtges. 2. Aufl. S. 159 ff., Entsch. des R.-O.-H.-G. Bd. 16 S. 111 und D. G.-Z. 1877 S. 305.

### § 35.

#### In Verlust gerathene Gepäckstücke.

(1) Fehlende Gepäckstücke werden nach Ablauf von drei Tagen nach Ankunft des Zuges, zu welchem sie aufgegeben sind, als in Verlust gerathen betrachtet.<sup>126)</sup>

(2) Falls das Gepäckstück später gefunden wird, ist hiervon der Reisende, sofern sein Aufenthalt sich ermitteln läßt, auch wenn er bereits Entschädigung erhalten hat, zu benachrichtigen. Derselbe kann innerhalb 30 Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, daß ihm

das Gepäcksstück gegen Rückerstattung des erhaltenen Schadenersatzes und zwar nach seiner Wahl entweder kostenfrei am Bestimmungsorte oder kosten- und frachtfrei am Aufgabsorte verabsolgt wird.<sup>127)</sup>

<sup>126)</sup> Abs. 1 des § 35 stellt für Verlust von Reisegepäck eine Präsum- § 35.  
tion auf, indem bestimmt ist, daß fehlende Gepäcksstücke erst nach Ablauf von Abs. 1.  
3 Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu welchem dieselben aufgegeben sind,  
als in Verlust gerathen betrachtet werden. Thöl (S.-R. III. § 101  
S. 205, 240, 252, 253 und Handelsrechtl. Erört. S. 18, 19) hält diese Bestim-  
mung für ungültig, weil der Verlust vorhanden sei, wenn zur Ablieferungs-  
zeit der Forderung auf Ablieferung nicht sofort entsprochen werden könne und  
nach Art. 423 die Eisenbahn den Eintritt ihrer Ersazpflicht nicht zu ihrem  
Vorthail durch Vertrag anders bestimmen könne. Dieser Grund ist nicht an-  
zuerkennen. Auch Goldschmidt (Zeitschr. Bd. 26 S. 612) theilt diese Ansicht  
nicht, weil dem Schuldner modicum tempus nach richterlichem Ermessen laufe,  
daher nur in Frage stehen könne, ob unter den besonderen Verhältnissen des  
Bahnbetriebs ein Zeitraum von 3 Tagen die naturgemäße Zeitgrenze über-  
schreite. Indes dieser Grund für die Gültigkeit dürfte allein nicht ausreichen,  
weil dann — im Einzelfalle — stets erst der immerhin schwierige Beweis zu  
erbringen wäre, daß diese Frist ein modicum tempus nach den Verhältnissen  
des Bahnbetriebs sei. Es tritt aber hinzu, daß die Bestimmung des § 35  
Abs. 1 nicht sowohl zu Gunsten der Eisenbahn gegeben ist, als vielmehr einen  
Vorthail für den Beschädigten involvirt, indem nach Ablauf jener Frist das  
Gepäck — ohne Zulassung eines Gegenbeweises seitens der Bahn, daß  
bloße Verspätung u. vorliege, — definitiv als verloren gilt, und nur  
der Reisende (s. Abs. 2) das Recht behält, das Gepäck, wenn es sich später  
findet, gegen Rückzahlung des Schadenersatzes zurückzufordern. Das Fehlen  
des Gepäcks zur Ablieferungszeit ist nicht, wie Thöl meint, unbedingt Verlust,  
Nichteinhaltung der reglementarischen Ablieferungszeit auch nicht identisch und  
zusammenfallend mit Verlust (Goldschmidt a. a. O. Bd. 28 S. 454 Anmerk.)  
und bewirkt daher auch nicht ohne Weiteres den Eintritt der Ersazpflicht für  
Verlust, sondern begründet nur eine durch Gegenbeweis widerlegbare  
Bermuthung des Verlustes (Entsch. R.-O.-S.-G. Bd. 7 S. 55), da ja auch  
möglicherweise bloße Verspätung und mithin nur Ersazpflicht für diese  
vorliegen kann. Indem die Eisenbahn mit dem Aufgeber vereinbart, daß sie  
nach Ablauf einer Frist von 3 Tagen — unter Verzicht auf jeden Gegenbeweis  
— den Verlust (und zwar selbst bei späterem Wiederfinden, Abs. 2) dem Auf-  
geber gegenüber als erfolgt anerkennen will, verändert sie hiernach nicht den  
Eintritt der Ersazpflicht, sondern lediglich die Art der Beweisführung für den  
Verlust, auf welchen sich jener Eintritt gründet, dadurch, daß sie gegen Ge-  
währung dieser Frist eine noch zweifelhafte Thatsache als unzweifelhaft gegen  
sich gelten läßt. Einer solchen Abrede steht aber Art. 423 S.-G.-B. nicht ent-  
gegen. Für die Gültigkeit des § 35 Absatz 1 erklären sich auch v. Sahn II.  
S. 719, 720, Steinbach S. 216, 217, Drilling S. 15, Buchelt II. S. 462,  
575, W. Koch in d. Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Berm. 1883 S. 389, 482,  
Wolff in Busch's Arch. Bd. 19 S. 470 (Vgl. auch Ruckdeschel S. 183, 181,



Wehrmann S. 133, 134), dagegen Schott S. 334, 513, 514, 522, Anm. 16. Unentschieden Endemann, Rechtsgrundl. S. 250.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 16 Abf. 12 bestimmen: „Falls Gepädstücke fehlen, beschädigt eingehen oder überzählig sind, ist nach der Dienstanweisung, betreffend das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungs-Verfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit Gewichtsverminderung angekommenen Gepädstücken und Gütern, zu verfahren.“

Vgl. hierzu Zus.-Best. der Preuß. Staats-Eisenb. Ziff. VIII—XI. u. Erl. der Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 30./8. 1891 G.-B.-Bl. S. 130.

§ 35. 127) Abf. 2 des § 35 verpflichtet die Eisenbahn, wenn das verloren gegangene Gepädstück später gefunden wird, den Reisenden, sofern sein Aufenthalt sich ermitteln läßt, davon zu benachrichtigen, auch wenn er bereits Entschädigung erhalten hat, und dieser hat das Recht, sich innerhalb 30 Tagen nach Empfang der Nachricht das Gepädstück gegen Rückerstattung des erhaltenen Schadenersatzes nach seiner Wahl entweder kostenfrei am Bestimmungsorte oder kosten- und frachtfrei am Aufgabsorte verabsorgen zu lassen.

Der Reisende hat hiernach ein zweifaches Recht: Er ist I) berechtigt, Benachrichtigung über das Wiederauffinden des Guts und II) innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht Verabsorgung des Guts gegen Rückerstattung der Entschädigung zu verlangen.

Das erste Recht (der Benachrichtigung) hängt von zwei Voraussetzungen ab:

1) daß das Gepädstück später wieder gefunden wird. Es ist ganz allgemein „später“ gesagt und daher Mangels jeder Einschränkung die Benachrichtigungspflicht der Eisenbahn eine zeitlich unbegrenzte. Selbst wenn sich das Gepädstück erst nach Jahren wiederfindet, liegt der Eisenbahn diese Pflicht ob. Dies erscheint jedoch zu weit gehend und es würde sich de lege ferenda empfehlen, auch hier, wie in der analogen Vorschrift für die Güterbeförderung (§ 82), eine Frist zu bestimmen, nach deren Ablauf das Recht auf Benachrichtigung und demgemäß auf Rückforderung fortfällt.

2) daß der Aufenthalt des Reisenden sich ermitteln läßt. Diese Voraussetzung ist eine sehr unbestimmte. Jedenfalls liegt es der Eisenbahn ob, bei der Aufenthaltsermittlung die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu prästiren und darzuthun. Beweist der Reisende demgegenüber, daß dies nicht der Fall gewesen, so ist ihm die Eisenbahn für den daraus entstandenen Schaden verantwortlich.

Das zweite Recht (der Verabsorgung) hängt gleichfalls von zwei Voraussetzungen ab:

1) daß das Verlangen auf Verabsorgung des wiedergefundenen Gepädstücks innerhalb 30 Tagen nach Empfang der Nachricht gestellt wird und

2) daß der erhaltene Schadenersatz zurückerstattet wird.

Der Reisende kann die Verabsorgung des Gepädstücks alsdann verlangen. Er kann, aber er braucht es nicht. Thut er es nicht unter den angegebenen Modalitäten oder überhaupt nicht, so kann die Eisenbahn nach Maßgabe des § 82 Abf. 3 Verk.-Ord. über das aufgefundene Gepädstück frei verfügen. Die Forderung steht ihm nur innerhalb 30 Tagen nach er-

haltener Nachricht zu. Daher ist es für beide Theile wichtig, den Empfang der Nachricht, gleichviel ob dieselbe mündlich oder schriftlich zc. erfolgt, in geeigneter Weise festzustellen. Das Verlangen muß der Natur der Sache nach an dasjenige Organ der Eisenbahn gerichtet sein, von welchem dem Berechtigten die Nachricht zugegangen ist. In Betreff des Ortes der Auslieferung hat der Berechtigte die Wahl. Er kann die Auslieferung entweder kostenfrei am Bestimmungsort oder kosten- und frachtfrei am Aufgabeort verlangen. Verlangt aber der Berechtigte die Rücklieferung an einem andern, als Bestimmungsort oder Aufgabeort, so entsteht ein neuer Frachtvertrag und hat der Berechtigte die Gepäc-Fracht zu zahlen und die sonstigen Rechte und Pflichten des neuen Vertrages. Dagegen geschieht die Beförderung an den Bestimmungsort oder Aufgabeort nicht auf sein Risiko, denn er hat lediglich die unversehrte Lieferung an einen dieser Orte kostenfrei zu fordern. Endlich hat die Auslieferung Zug um Zug und nur gegen Rückerstattung der dem Berechtigten bezahlten vollen Entschädigung zu geschehen, und zwar der ganzen Entschädigung ohne jeden Abzug, also auch nicht unter Kürzung der dem Berechtigten für versäumte Lieferfrist gebührenden Entschädigung. Auch die in Folge der Interessedeclaration (§ 34 Abs. 2 § 36 litt. a) oder wegen Arglist oder grober Fahrlässigkeit (§ 88) erhöhte Entschädigung muß also mangels einer einschränkenden Bestimmung voll zurückerstattet werden, wenngleich in dieser nicht nur der Werth des Gutes, sondern auch der weitere Schaden (z. B. Konventionalstrafe, Verzugs- und geschäftliche Nachtheile zc.) vergütet worden ist und eine Rückerstattung der darauf entfallenden Beträge nicht der Billigkeit entspricht.

## § 36.

### Haftung der Eisenbahn für verspätete Ankunft des Reisegepäck.

Die Haftung der Eisenbahn für Versäumung der Lieferzeit (§ 33) richtet sich nach folgenden Bestimmungen:<sup>128)</sup>

1. Der durch diese Versäumung nachweislich entstandene Schaden wird vergütet:
  - a) bei stattgehabter Deklaration des Interesses an der Lieferung: bis zur Höhe des deklarirten Betrages;
  - b) in Ermangelung einer solchen Deklaration für je angefangene 24 Stunden der Versäumung: mit höchstens 20 Pfennig für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäck, bei Fahrzeugen (§ 30) mit höchstens 30 Mark für jedes ausgebliebene Fahrzeug.<sup>129)</sup>
2. Die Eisenbahn ist von der Haftung für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferzeit entstanden ist, befreit, sofern sie beweist, daß die Verspätung von einem Ereigniß herrührt.



welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.<sup>130)</sup>

§ 36. 128) Der § 36 handelt von der Haftung der Eisenbahn für Versäumnung der Lieferzeit. Wie in der Einleitung (S. 6—8) bereits erörtert, ist den Eisenbahnen grundsätzlich verboten, die ihnen durch Art. 397 S.-G.-B. auferlegte gesetzliche Verpflichtung zum Schadensersatz zu ihrem Vortheile durch Verträge (mittels Reglements oder durch besondere Uebereinkunft) im Voraus auszuschließen oder zu beschränken — außer soweit solches durch die Art. 424—431 S.-G.-B. zugelassen ist — und sind alle dem entgegenstehende Vertragsbestimmungen ohne rechtliche Wirkung.

Nun bestimmt Art. 397 S.-G.-B., daß der Frachtführer für den Schaden haftet, welcher durch Versäumnung der bedungenen oder üblichen Lieferzeit entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß er die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können. Er haftet im Versäumnisfalle — Mangels jeder Einschränkung — grundsätzlich für allen Schaden, sowohl den wirklichen Schaden (*damnum emergens*) wie den entgangenen Gewinn (*lucrum cessans*), soweit er sich nicht durch den vorbezeichneten Beweis befreien kann.

Art. 427 Abs. 1 Ziff. 2 S.-G.-B. gestattet jedoch in Bezug auf den Umfang des Schadensersatzes den Eisenbahnen eine vertrags- (bezw. reglements-) mäßige Beschränkung ihrer Haftpflicht durch folgende Bestimmung: Es kann bedungen werden, daß die Höhe des nach Art. 397 wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadensersatzes den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung angegebenen Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz, welcher auch in dem Verluste der Fracht oder eines Theiles derselben bestehen kann, nicht übersteigen soll. Im Falle einer bösslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute kann die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Gutes nicht geltend gemacht werden.

In der Verf.-Ord. § 36 Ziff. 1 ist für Reisegepäck in Betreff des Umfangs der Haftpflicht — ebenso wie in § 87 für Frachtgut — von dieser Befugniß Gebrauch gemacht d. h. es ist einerseits die Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung bezw. — an Stelle derselben gültigerweise, weil zum Vortheile des Publikums — die dem internat. Uebereink. (Art. 38, 40) entnommene, die Werth- und Verzugsinteresse-Deklaration zusammenfassende Deklaration des Interesses an der Lieferung zugelassen (§ 36 Ziff. 1 a) und in Ermangelung einer solchen ein nach der Zeit der Versäumnung sich abstufer und nach dem Gewicht des Gepäckstückes sich berechnender Normalsatz eingeführt (§ 36 Ziff. 1 b). Zugleich ist durch § 36 Ziff. 2, gleichfalls nach dem Vorgange des internat. Uebereink. (Art. 39) und in Uebereinstimmung mit § 86 Verf.-Ord. an Stelle des im Art. 397 S.-G.-B. enthaltenen Grundsatzes eine schärfere und deshalb — weil zu Gunsten des Publikums — gültige Haftung der Eisenbahn für Versäumnis vereinbart, (s. Anm. 130 S. 160).

<sup>129)</sup> In Ziff. 1 des § 36 ist in Betreff des Umfangs des für Ver- § 36.  
säumung der Lieferzeit (§ 33) zu leistenden Schadensersatzes nach Vorstehendem Ziff. 1.  
(Anm. 128) für Reisegepäck der durch Art. 427 Abs. 1. Ziff. 2 H.-G.-B. ge-  
stattete Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten ge-  
macht d. h. (zugleich unter Zulassung der Deklaration des Interesses an der  
Lieferung nach Analogie des Art. 38, 40 internat. Uebereink. § 84, 87 Verkl.-  
Ord.) vertragsmäßig ausbedungen, daß ein der Eisenbahn für Versäumung  
der Lieferzeit obliegender Schadensersatz sich nach folgenden Bestimmungen  
richtet:

- a) bei stattgehabter Deklaration des Interesses an der Lieferung — die sich nicht nur auf Verlust und Beschädigung, sondern auch auf die Versäumung der Lieferzeit bezieht (i. Verkl.-Ord. § 34 Anm. 121, 122 S. 148, 149) und in letzterer Hinsicht die bisherige „Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung“ ersetzt, — bis zur Höhe des deklarirten Betrages.
- b) in Ermangelung einer solchen Deklaration für je angefangene 24 Stunden der Versäumung mit höchstens 20 Pfennig für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks, bei Fahrzeugen (§ 30) mit höchstens 20 Mark für jedes ausgebliebene Fahrzeug.

Voraussetzung des Schadensanspruches ist ein Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferzeit entstanden ist (Art. 397 H.-G.-B. § 36, Ziff. 2 Verkl.-Ord.). Der Reisende, welcher einen Schadensersatzanspruch gemäß § 36 Ziff. 1 erhebt, hat mithin nachzuweisen: 1) daß eine Versäumung der Lieferzeit stattgefunden hat d. h. die im § 33 Abs. 2 bezeichnete Zeit abgelaufen ist, ohne daß ihm auf sein Verlangen das Gepäck ausgeliefert worden ist; 2) daß ihm ein Schaden entstanden ist, welcher mit dieser Versäumung der Lieferzeit in ursächlichem Zusammenhange steht.

Hat er diese beiden Thatfachen sowie die Höhe des Schadens nachgewiesen, so ist ihm von der Eisenbahn nach Maßgabe des § 36 Ziff. 1 Schadensersatz zu leisten, sofern dieselbe sich nicht durch die ihr nach § 36 Ziff. 2 gegebene Einrede zu befreien vermag.

Der Schaden wird in Gemäßheit des Art. 397 H.-G.-B. voll berechnet (Anm. 128 S. 158). Ist das Interesse an der Lieferung nicht deklarirt, so bildet der oben angegebene Normalatz die Maximalgrenze der zu gewährenden Entschädigung. Dies wird durch die Worte „mit höchstens 20 Pfennig für jedes Kilogramm“ bezw. „mit höchstens 30 Mark für jedes Fahrzeug“ ausdrücklich ausgesprochen. Der Normalatz wird für die ganze Transportstrecke zusammen berechnet, nicht für jede einzelne Bahn oder verbandweise. Ist das Gepäck als in Verlust gerathen zu betrachten (§ 35 Abs. 1 Anm. 126), so tritt Schadensersatz nach § 34 ein und kann ein darüber hinausgehender Ersatz für Versäumung der Lieferzeit nur beim Nachweise eines besonderen, durch letztere entstandenen Schadens beansprucht werden. Der Annahme Schwab's (Neuerungen S. 18), daß in diesem Falle ein Ersatz für Versäumung der Lieferzeit überhaupt unzulässig sei, kann nicht beigeprägt werden. — Ist das Interesse an der Lieferung deklarirt, so bildet der deklarirte Betrag — wie die Worte: „bis zur Höhe des deklarirten



Begriff der „Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers“ für nicht deutlich genug erachtet und eine Klarstellung dieses Begriffes verlangt wurde, wählte man an Stelle derselben die Fassung: . . . „sofern sie nicht beweist, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzumenden vermochte“ und konstatirte in den Verhandlungen ausdrücklich, daß mit dieser redaktionellen Aenderung eine Aenderung in dem Sinne des bisherigen Prinzips („Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers“) nicht beabsichtigt sei. Aber, wenngleich diese Absicht betont wurde, so läßt sich doch nicht verkennen, daß durch die gewählte Fassung die Haftpflicht der Eisenbahn strenger gestaltet ist, als nach dem zu Grunde liegenden Art. 397 D. S.-G.-B. und im Vergleich zu diesem eine Verschärfung erfahren hat. Will man den Wortlaut nicht ganz außer Betracht lassen, so steht die Haftpflicht gemäß § 36 Ziff. 2 bezw. § 86 Verk.-Ord. für Verspätung der Haftpflicht ex recepto für Verlust und Beschädigung erheblich näher, als die aus der bloßen Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers sich ergebende. Denn der Beweis, daß die Verspätung von einem Ereigniß herrührt, welches die Eisenbahn weder herbeigeführt hat, noch abzumenden vermochte, umfaßt unverkennbar mehr, als der Beweis, daß sie die Verspätung durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können. Die Eisenbahn hat einerseits den Negativbeweis zu führen, daß die Verspätung verursachende Ereigniß nicht von ihr herbeigeführt ist, und andererseits den positiven Beweis zu erbringen, daß sie dieses Ereigniß nicht abzumenden vermochte, und zwar — Mangels jeder Einschränkung — nicht bloß mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers, sondern mit allen nach vernünftiger Verkehrsanschauung überhaupt möglichen Mitteln.

§ 36 Ziff. 2 trifft nur Bestimmung über die Haftpflicht der Eisenbahnen „für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist entstanden ist“. Die Haftpflicht für den Schaden aus Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes ist in § 34 normirt. „Versäumung der Lieferfrist“ liegt vor, wenn die reglementarische Lieferfrist abgelaufen ist, ohne daß die Ablieferung des Gutes erfolgt ist (§ 33 Anm. 116.), gleichviel ob und wann später abgeliefert worden ist. Auch wenn das Gepäck in Verlust gerathen oder aus anderen Gründen nicht fristzeitig oder überhaupt nicht angekommen ist, findet Versäumung der Lieferfrist statt. Denn daß die Lieferfrist nicht innegehalten, d. i. versäumt ist, wenn das Gut überhaupt nicht am Bestimmungsort eintrifft bezw. dort nicht zur Ablieferung gelangt, kann logisch keinem Zweifel unterliegen. Daher begründet auch der Verlust des Gepäcks unterwegs eine Versäumung der Lieferfrist und es kann die Eisenbahn in diesem Falle kumulativ für Verlust und für Versäumung der Lieferfrist haftpflichtig werden; wie auch die Deklaration des Interesses an der Lieferung Schäden aus Verlust und Beschädigung wie aus Versäumung der Lieferfrist zusammen begreift. Die gegentheilige Annahme (Schwab, Neuerungen S. 18), welche in der Versäumung der Lieferfrist nur die Ueberschreitung derselben sehen will, derartig, daß sie nur bei Ablieferung des Gutes stattfindet, kann nicht gebilligt werden.

Die Beweislast ist derartig vertheilt, daß der Reisende die Existenz  
Eger, Verkehrs-Ordnung f. d. Eisenbahnen Deutschlands.

und die Höhe des Schadens, sowie den kausalen Zusammenhang desselben mit der Versäumung darzuthun hat, und sodann die Eisenbahn einredeweise den Beweis führen muß, daß die Versäumung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzumenden vermochte.

### § 37.

#### Gepäcsträger. Aufbewahrung des Gepäcß.

(1) Sofern von der Eisenbahn auf einer Station Gepäcsträger zugelassen werden, müssen dieselben durch Dienstabzeichen erkennbar und mit einer gedruckten Dienstanweisung nebst Gebührentarif versehen sein. Sie haben auf Verlangen den Tarif vorzuzeigen, auch eine mit ihrer Nummer versehene Marke zu verabsolgen. Der Tarif ist auch an einem geeigneten Orte der Abfertigungsstelle und der Ausgabestelle auszuhängen.<sup>131)</sup>

(2) Falls sich die Reisenden solcher Gepäcsträger für den von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport des Gepäcß nach und von den Abfertigungsstellen bedienen, so geschieht dies ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung.<sup>132)</sup>

(3) Auf größeren Stationen müssen Einrichtungen bestehen, welche es dem Reisenden ermöglichen, sein Gepäc ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung gegen eine festgesetzte Gebühr zur vorübergehenden Aufbewahrung zu übergeben.<sup>133)</sup>

§ 37. 1. <sup>131)</sup> § 37 enthält Bestimmungen über die Gepäcsträger, deren sich die Reisenden für den von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport des Gepäcß nach und von den Abfertigungsstellen, und diejenigen Einrichtungen, deren sich die Reisenden zur vorübergehenden Aufbewahrung des Gepäcß bedienen.

Abj. 1 enthält — wenngleich gemäß Abj. 2 (Anm. 132) die Gepäcsträger nicht zu den Transportorganen der Eisenbahn gehören, für welche dieselbe die Verantwortlichkeit übernimmt — dennoch mehrere Ordnungsvorschriften betreffs des Verhältnisses der Reisenden zu den Gepäcsträgern: 1) Pflicht zur Tragung von Dienstabzeichen, 2) zur Vorhaltung einer gedruckten Dienstanweisung nebst Gebührentarif, 3) zur Vorzeigung des Tarifs sowie zur Verabsolung einer mit ihrer Nummer versehenen Marke auf Verlangen der Reisenden. Auch ist den Eisenbahnen direkt vorgeschrieben, den Tarif auch an einem geeigneten Orte der Abfertigungsstelle und der Ausgabestelle auszuhängen. Den Eisenbahnen liegt die Durchführung dieser Vorschriften bezw. deren Ueberwachung ob. Sie können hierzu im Aufsichtswege angehalten, auch für Schäden, die den Reisenden aus der mangelhaften Ueberwachung entstehen, diesen ersagpflichtig gemacht werden. (Erl. des Preuß. Land.-Min. v. 20./2. 1878 C.-B.-Bl. S. 41. u. 24./10. 1885 eod. S. 362.)

<sup>132)</sup> Nach Abs. 2 sind zwar die Reisenden befugt, sich der von der Eisenbahn gemäß Abs. 1 zugelassenen Gepäckträger für den von dieser nicht übernommenen Transport des Gepäcks nach und von den Abfertigungsstellen zu bedienen; dies geschieht jedoch ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung d. h. die Gepäckträger sind in dieser vor bahnseitiger Uebernahme oder nach bahnseitiger Beendigung des Transports bewirkten Funktion nicht Organe oder „Leute“ der Eisenbahn (Art. 400 H.-G.-B., § 9 Verf.-Ord. Anm. 27 S. 54 ff.). Sie schließen vielmehr als Frachtführer selbstständig Transportverträge mit dem Publikum. Die Eisenbahn ist daher auch nicht für die Ausübung dieser Funktion bezw. die Ausführung dieser Verträge der Gepäckträger den Reisenden verantwortlich, d. h. jede Haftpflicht vor der Einlieferung an die Gepäckexpedition und nach der Auslieferung durch dieselbe ist ausgeschlossen. (Schott S. 522.) Auch wenn ein Gepäckträger es z. B. unterläßt, das ihm übergebene Handgepäck rechtzeitig vor Abgang des Zuges in das Coupé zu reichen, so wird hierdurch eine Ersatzpflicht der Eisenbahnverwaltung nicht begründet (Erl. d. Preuß. Min. der öffentlichen Arbeiten vom 29. Mai 1884 II. b. T. 2870), desgleichen nicht, wenn er das ihm vom Reisenden übergebene Reisegepäck oder den Gepäckschein verliert, beschädigt, verwechselt, unrichtig instradiren läßt zc.

<sup>133)</sup> Ebenfowenig wie für die Gepäckträger ist die Eisenbahn nach Abs. 3 für diejenigen Bahnbediensteten (Portiers) oder dritte Personen (Garderobiers zc.) verantwortlich, deren sich die Reisenden zur vorübergehenden Aufbewahrung des Gepäcks bedienen. Diese Leute schließen selbstständig Verwahrungsverträge mit den Reisenden. Zwar haben die Eisenbahnen nach Abs. 3 auf „größeren Stationen“ — der Begriff ist unbestimmt — für entsprechende Einrichtungen zu sorgen, und eine Gebühr festzusetzen. Sie übernehmen aber durch solche Maßregeln für die bezüglichen Funktionen und Pflichten der damit beauftragten Personen den Reisenden gegenüber keine Haftpflicht. Der Portier gehört zwar zu den „Leuten“ der Eisenbahn, aber die Aufbewahrung von Reisegepäck gehört nicht zur Ausführung eines übernommenen Transports (Schott S. 522).

## § 38.

### Zurückgelassene Gegenstände.

(1) Alle im örtlichen Bezirk der Eisenbahn oder in den Wagen zurückgelassenen, an die Verwaltung abgelieferten Gegenstände sind mindestens drei Monate aufzubewahren.<sup>134)</sup>

(2) Gegenstände, welche dem Verderben ausgesetzt sind, sind bestmöglichst zu verkaufen, sobald deren Verderben zu befürchten ist.<sup>135)</sup>

(3) Nach Ablauf der dreimonatlichen Frist wird mit den Gegenständen und dem Erlöse nach Maßgabe der gesetzlichen oder sonstigen Vorschriften verfahren.<sup>136)</sup>



1. Telegraphische Depeschen zum Zwecke der Wiedererlangung abhanden gekommener Gegenstände werden mit dem Bahntelegraphen befördert. Wird die Fassung der Depesche dem Stationsbeamten überlassen und beschränkt sich die Beförderung derselben auf die deutschen Bahnen, so wird hierfür eine feste Gebühr von 50 Pfennig, andernfalls die tarifmässige Depeschengebühr erhoben.
2. Gefundene Gegenstände werden dem Berechtigten mit dem nächsten Schnell- oder Personenzug auf Gepäckschein unter Erhebung einer festen Gebühr von 50 Pfennig übersandt.
3. Die im örtlichen Bezirk der Eisenbahnen oder in den Wagen zurückgelassenen Gegenstände werden mindestens drei Monate aufbewahrt. Wenn bis dahin der Eigenthümer auf Wiedererlangung keinen Anspruch macht, werden dieselben zu Gunsten der Eisenbahnverwaltung veräussert, sofern nicht gesetzliche Bestimmungen eine längere Aufbewahrungsfrist vorschreiben.

§ 38. Abs. 1. 134) § 38 regelt das Verfahren in Betreff der im örtlichen Bezirke der Bahnverwaltung (d. i. in den ihr eigenthümlich gehörigen oder unter ihrer Aufsicht und Verwaltung stehenden Räumlichkeiten, Wartesälen, Restaurationsräumen, Korridoren, Perrons, Treppen, Aborten, Geleisen, unter Umständen auch auf den Vorplätzen, Zufuhrstraßen etc.), oder in den Wagen zurückgelassenen, an die Eisenbahn-Verwaltung abgelieferten Gegenstände, deren Eigenthümer etc. — wie wohl hinzugedacht werden muß — sich nicht meldet oder nicht zu eruiiren ist. § 38 umfaßt seinem ganz allgemein gehaltenen Wortlaute nach ausnahmslos alle an den angegebenen Orten zurückgelassenen Gegenstände, gleichviel, ob in Betreff derselben mit der Eisenbahn ein Transportvertrag abgeschlossen worden ist oder nicht. Indes ist zwischen beiden Kategorien zu unterscheiden. Die Bestimmungen des § 38 müssen lediglich auf die ersteren beschränkt werden. Denn hinsichtlich der letzteren — d. h. der ohne Vorhandensein eines Transportvertrages aufgefundenen — erscheinen die Eisenbahnen in keiner Weise befugt, reglementarisch irgend welche Bestimmungen zu treffen, welche von den landes- und reichsgesetzlichen Vorschriften über die Behandlung von Fundstücken abweichen. Der Finder ebenso wie der Eigenthümer, welcher nicht zugleich Passagier oder Absender, mithin Vertragskontrahent ist, braucht sich den Bestimmungen der Verf.-Ord. nicht zu unterwerfen. Denn dieselbe ist nicht Gesetz, sondern nur Verwaltungsvorschrift, welche den Eisenbahnen diejenigen Vertragsbedingungen vorschreibt, welche sie den Absendern bezw. Reisenden zu stellen haben (Einleitung S. 19 ff.) Sie ist nur an die Eisenbahnen, nicht auch an das Publikum gerichtet und die darin vorgeschriebenen Bedingungen werden erst dadurch, daß der Transportvertrag auf Grund derselben abgeschlossen



wird, für den Absender, Reisenden u. als Mitkontrahenten vertraglich bindend. Der Dritte, welcher mit der Eisenbahn keinen Transportvertrag abgeschlossen hat, ist mithin, wenn er im Bezirk oder in den Wagen derselben Sachen zurückgelassen hat, an die Bestimmung des § 38 Berl.-Ord. nicht gebunden, hat vielmehr die strikte Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen über Fundsachen zu beanspruchen. (Obger. u. Ob.-App.-Ger. Cassel, D. C.-Z. 1866 S. 657 f. u. Erl. des Ob.-Trib. zu Stuttgart vom 17. März 1878, D. Jur.-Zeitg. 1878 S. 171 und Rudbeschel S. 160 f., Endemann R. d. C. S. 687, 688.).

Nur über die Behandlung der aus Anlaß von Transportverträgen im Bahnbezirke zurückgelassenen bezw. in den Besitz der Eisenbahnen gelangten Gegenstände — deren Abgabe nicht thunlich geworden, deren Eigenthümer nicht zu ermitteln ist u. (daß Verfahren bei Ablieferungshindernissen von Frachtgut ist im § 70 besonders geregelt) — steht den Eisenbahnen die Befugniß zu, reglementarische Bestimmungen zu vereinbaren, welche von den gesetzlichen Vorschriften über Fundsachen abweichen. Dergleichen Gegenstände haben aber streng genommen überhaupt nicht den Charakter von Fundsachen, da sie sich vertragsmäßig im Gewahrsam der Eisenbahn befinden, gleichviel ob sie speziell zum Transport aufgegeben (§ 32 Abs. 1—4), oder ohne besondere Aufgabe in den Wagen, Fahrzeugen u. zurückgelassen sind (§ 28. § 32 Abs. 5. 6), mithin dem letzten Besitzer nicht eigentlich „verloren“ gehen. Daher gilt auch der Beamte oder Dritte, welcher derartige Gegenstände in in den Coupés, Packwagen u. bemerkt und an die Eisenbahn abgeliefert, nicht als Finder und kann Finderlohn nicht beanspruchen. (Oester. Oberst.-Ger. unterm 18. Februar 1874, Röll S. 261).

In Betreff aller dieser Sachen greift die Pflicht der Eisenbahn zur Verwahrung nach Landesrecht Platz, wenn sie nicht rechtzeitig abgeholt werden und zwar gegen Erstattung der Verwahrungskosten, Lager-, Stand- u. Gelder (vgl. Art. 407 S.-G.-B., § 33 Abs. 3). Ist die Abgabe aus irgend welchen Gründen unthunlich geworden, so kann die Eisenbahn hierbei nach Maßgabe der Bestimmungen des Art. 407 S.-G.-B. verfahren, aber auch ein davon abweichendes Verfahren im Wege des Reglements u. vereinbaren.

In diesem Sinne führt der Pr. Min.-Erl. v. 21. Juni 1859 (M.-Bl. d. i. B. S. 183) zutreffend Folgendes aus: „Die gesetzlichen Vorschriften über die Behandlung gefundener Sachen erscheinen zu einer strikten Anwendung auf die den Eisenbahnreisenden auf der Bahn abhanden gekommenen oder sonst in den Wagen oder im örtlichen Bezirke der Bahn zurückgelassenen, nicht reklamirten Gegenstände insofern nicht angethan, als diese dem letzten Besitzer nicht eigentlich „verloren“ gehen, da er wissen wird, daß dieselben in den Gewahrsam der Eisenbahnverwaltung gelangen, bei welcher er sie nach Belieben reklamiren kann, und da jedenfalls die erwähnten Gesetze nicht prohibitiver, d. h. vertragsmäßige Abänderungen ausschließender Natur sind“ (s. auch Erl. v. 8. Juli 1878 C.-B.-Bl. S. 218).

Solche Abänderungen sind im § 38 Berl.-Ord. enthalten, indem Abs. 1 bestimmt, daß dergleichen Gegenstände mindestens drei Monate lang aufzubewahren sind. Voraussetzung ist, 1) daß die Gegenstände

im örtlichen Bezirke der Eisenbahn oder in den Wagen zurückgelassen, 2) daß sie an die Verwaltung abgeliefert sind. Abs. 1 verpflichtet die Eisenbahnen zu Gunsten der Mitkontrahenten in Abweichung von der Bestimmung der Art. 407 H.-G.-B. und der landesgesetzlichen Bestimmung zur dreimonatlichen Aufbewahrung der qu. Gegenstände. Meldet sich der Berechtigte während dieser Zeit, so sind ihm dieselben gegen Zahlung der Lager- und Standgelder zu verabfolgen.

Die Allg. Zus.-Best. Ziffer 3 zum § 38 bestimmen, daß die zurückgelassenen Gegenstände nach Ablauf der dreimonatlichen Aufbewahrungsfrist, wenn bis dahin der Eigenthümer auf Wiedererlangung keinen Anspruch macht, zu Gunsten der Eisenbahnverwaltung veräußert werden d. h. der Erlös der alsdann stattfindenden Veräußerung wird Eigenthum der Eisenbahnverwaltung. Hiervon tritt nur dann eine Ausnahme ein, wenn gesetzliche Bestimmungen eine längere Aufbewahrungsfrist vorschreiben. In diesem Falle ist diese abzuwarten und findet erst nach ihrem Ablauf die Veräußerung zu Gunsten der Eisenbahn statt.

§ 38. 135) Abs. 2 involvirt eine Ausnahme von der im Abs. 1 festgesetzten Abs. 2. dreimonatlichen Aufbewahrungsfrist. Sind Gegenstände dem Verderben ausgesetzt, so sollen sie bestmöglichst verkauft werden, sobald ihr Verderben zu befürchten steht. In diesem Falle wird der Erlös bis zum Ablauf der festgesetzten Frist zur Disposition des Berechtigten gehalten d. h. pretium stat in loco rei. (Vgl. die analoge Vorschrift bei Ablieferungshindernissen von Frachtgut § 70 Abs. 3 litt. a). Voraussetzung ist, daß die Gegenstände dem Verderben ausgesetzt sind. Darüber, ob dies der Fall, entscheidet das Ermessen der Abfertigungsstelle, wo dieselben lagern bzw. verwahrt werden. Als Direktive wird die Allg. Zus.-Best. I zum § 61 der Verk.-Ord. dienen können. Doch ist der Natur der Sache nach die Aufzählung der dort bezeich. Gegenstände nicht erschöpfend. Liegt die qu. Voraussetzung vor, so muß der Verkauf veranlaßt werden. Denn die in Rede stehende Bestimmung ist ihrer Fassung nach obligatorisch, nicht — wie nach § 33 Abs. 2 des alt. Regl. („können“ verkauft werden) — fakultativ. Die Verwaltung macht sich also durch den Nichtverkauf schadenersatzpflichtig.

„Bestmöglichst“ heißt auf die den Interessen sämtlicher Betheiligten, des Reisenden wie der Eisenbahn, nach Lage der Sache günstigste Weise, mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns, (Ruddechel S. 159 Nr. 13, Schott S. 361); ob dies geschehen, hängt natürlich ganz von den konkreten Verhältnissen und im Streitfalle eventuell von deren Beurtheilung durch den Richter ab. So bemängelt z. B. das R.-O.-H.-G. in einem Spezialfalle den bahnseitigen Verkauf „werthvoller Gegenstände unter den ungünstigsten Verhältnissen in einem kleinen Landstädtchen“ (Entsch. Bd. 8 S. 323, vgl. auch Entsch. Bd. 4 S. 4). Derjenige, welcher sich für benachtheiligt hält, hat alsdann den Nachweis zu führen, daß der Verkauf nicht bestmöglichst erfolgt sei. Es gelten die Regeln der unbeauftragten Geschäftsführung (negotiorum gestio).

Der Verkauf muß thunlichst bald und nach Lage der Sache sofort erfolgen, wenn Warten mit Gefahr verknüpft ist. Eine Wartefrist ist nicht

vorgeschrieben; ebensowenig irgend welche Förmlichkeit. Den Eisenbahnen ist also volle Freiheit in Betreff der Art und Form des Verkaufs gelassen. Derselbe braucht weder im gerichtlichen Wege noch durch Versteigerung zu erfolgen, kann vielmehr ohne irgend eine Förmlichkeit freihändig und ohne jede Publikation, Anzeige sc. geschehen, soweit nur die Sachlage dies als das Günstigste erscheinen läßt. Immerhin erscheint es angezeigt, falls nicht besondere Umstände eine Abweichung begründen, die für den Fall eines Verkaufs bei Ablieferungshindernissen (Verk.-Ord. § 70 Abs. 3) durch die Allg. Abfert.-Vorschr. § 53 Abs. 13 gegebenen Bestimmungen analog in Anwendung zu bringen. Darnach ist der Verkauf unter Berücksichtigung der etwa bestehenden besonderen gesetzlichen Bestimmungen und nach vorheriger angemessener Bekanntmachung in geeigneten Kreisen — keinesfalls nur unter Heranziehung von Eisenbahn-Bediensteten — öffentlich gegen Meistgebot zu bewirken. Ueber jeden Verkauf ist eine Verhandlung aufzunehmen und in derselben unter Anschluß der Beläge die Art der erfolgten Bekanntmachung, der Name des Käufers, sowie das Meistgebot ersichtlich zu machen. Diese Niederschrift ist von dem leitenden Beamten und dem Meistbietenden zu unterschreiben.

<sup>136)</sup> Abs. 3 bestimmt, daß nach Ablauf der dreimonatlichen Wartefrist <sup>§ 38.</sup> (Abs. 1) mit den Gegenständen bezw. — in den Fällen des Abs. 2 — mit <sup>Abs. 3.</sup> dem Erlöse nach Maßgabe der gesetzlichen oder sonstigen Vorschriften zu verfahren ist. Ist also die durch die Verk.-Ord. für alle Fälle einheitlich ausbedungene dreimonatliche Frist verstrichen, so soll nunmehr weiter nach Maßgabe der in den einzelnen Rechtsgebieten bezw. bei den einzelnen Verwaltungen bestehenden Vorschriften verfahren werden, wobei die letzteren als die Spezialvorschriften den allgemein gesetzlichen vorgehen. Soweit die gesetzlichen Bestimmungen in Anwendung kommen, können es nach dem oben S. 165 Erörterten nur die Regeln des Verwahrungsvertrages sein, da es sich hier nicht um Fundachen, sondern um vertragsmäßig in den Gewahrsam der Eisenbahn gelangte Gegenstände handelt. So verurtheilte z. B. — im Gebiete des Allg. Preuß. Landrechts — das Kammergericht zu Berlin die R.-M. Eisenbahn zum Ersatz einer im Coupé zurückgelassenen Spieluhr, welche von einem Arbeiter daselbst gefunden, an den diensthabenden Stationsbeamten abgeliefert und von diesem an einen Betrüger, der sich als Eigenthümer ohne genügende Legitimation ausgab, verabfolgt worden war (§§ 277, 279 I. 5 A. L.-R.). (Erl. des Kamm.-Ger. Berlin, D. C.-Z. 1868 S. 274, 275).

Vgl. die Allgemeinen Vorschriften über die Behandlung der im Bereiche der Preuß. Staatseisenbahn-Verwaltung zurückgelassenen bezw. aufgefundenen Gegenstände vom 17. Febr. 1891. (Fund-Ordnung.) (E.-V.-Bl. 1891. S. 20–29).

Die Allg. Zuf.-Best. z. § 39 Verk.-Ord. bestimmen:

1. Telegraphische Depeschen zum Zwecke der Wiedererlangung abhanden gekommener Gegenstände werden mit dem Bahntelegraphen befördert. Wird die Fassung der Depesche dem Stationsbeamten überlassen und beschränkt sich die Beförderung derselben auf die deutschen Bahnen, so wird hierfür eine feste Gebühr von 50 Pfennig, andernfalls die tarifmäßige Depeschengebühr erhoben.



138) § 39 definiert den Begriff des Expressgutes und giebt zugleich den § 39. Eisenbahnen die Befugniß, durch bezügliche Bestimmungen in ihren Tarifen daselbe zum Transport zuzulassen. Die Eisenbahnen können in ihren Tarifen den Transport von Gütern als Expressgut für zulässig erklären, aber sie brauchen es nicht, die Zulassung ist fakultativ, nicht obligatorisch. Wenn sie aber erfolgt, so kann dies nur durch bezügliche Bestimmung in den Tarifen geschehen. Eine nicht in die Tarife aufgenommene Bestimmung hierüber ist unzulässig. Ihrem Begriffe nach sind Expressgüter solche Güter, welche sich zur Beförderung im Packwagen eignen und, obwohl sie nicht als Reisegepäck d. h. nicht als zu einem Reisenden gehörig (§ 30) zur Aufgabe gelangen, auf Gepäckschein oder auf besonderen Beförderungsschein befördert werden. Voraussetzung ist hiernach,

- 1) daß sie sich zur Beförderung in Packwagen eignen — worüber Mangel tarifariſcher u. Vorschriften die Abfertigungsſtelle entſcheidet. Güter, deren Beförderung nur in Eisenbahngüterwagen angängig iſt, Wagenladungsgüter wie überhaupt alle Güter, welche wegen ihres Umfangs, Gewichts oder ihrer ſonſtigen Beſchaffenheit zum Transport in Packwagen ungeeignet ſind, können nicht als Expressgut zugelassen werden.
- 2) daß sie nicht als Reisegepäck d. h. nicht als zu einem Reisenden gehörig, nicht in Verbindung mit einem Personenbeförderungsvertrage, also nicht mit der Fahrkarte, Freikarte, dem Freifahrtſchein u. ſondern ſelbſtſtändig zur Aufgabe gelangen. Durch den ausdrücklichen Hinweis auf § 30 iſt ausgeſprochen, daß es ſich um die in dieſem Paragraphen angeführten, im Zuſammenhange mit der Perſon des Reisenden zur Aufgabe und Beförderung gelangenden Gegenstände nicht handelt.
- 3) daß sie auf Gepäckschein oder auf besonderen Beförderungsschein, also nicht mit Frachtbrief, befördert werden.

Das Expressgut iſt hiernach ein neu geſchaffenes Mittelglied zwischen Frachtgut und Reisegepäck. Mit erſterem iſt ihm gemeinſam, daß es ſelbſtſtändig, nicht als Zubehör eines Reisenden, zur Aufgabe und Beförderung gelangt, mit letzterem dagegen, daß die Beförderung im Packwagen und mit Gepäckschein (bezw. beſonderem Beförderungsschein), nicht mit Frachtbrief erfolgt.

## § 40.

### Aufgabe und Auslieferung des Expressguts.

(1) Bei Abfertigung des Expressguts mit Gepäckschein iſt ſolcher in der Regel dem Abſender auszuhändigen. In dieſem Falle erfolgt die Auslieferung des Guts am Beſtimmungsorte gegen Rückgabe des Gepäckscheins. Jedoch kann auf Verlangen des Abſenders der Gepäckschein auch der Sendung beigegeben werden, wenn dieſe mit der vollen Adreſſe des Empfängers verſehen iſt. In dieſem Falle erfolgt die Auslieferung nach den beſonderen Vorſchriften jeder Verwaltung.<sup>139)</sup>

(2) Bei Abfertigung des Expressguts mit Beförderungsschein muß dieser die Sendung stets begleiten und das Gut mit der vollen Adresse des Empfängers versehen sein. Die Auslieferung erfolgt am Bestimmungsort nach den in den Tarifen enthaltenen Vorschriften.<sup>139)</sup>

<sup>§ 40.</sup>  
<sup>Abf. 1.</sup> 139) § 40 enthält einige allgemeine Bestimmungen über die Aufgabe und Auslieferung des Expressgutes und zwar betrifft Abs. 1 die Abfertigung desselben mit Gepädschein, Abs. 2 mit Beförderungsschein.

Abf. 1 stellt bei Abfertigung des Expressgutes mit Gepädschein als Regel die Aushändigung desselben an den Absender hin (wie bei Reisegepäck) und bestimmt nach Analogie des § 33 Abs. 1 Verf.-Ord., daß in diesem Falle die Auslieferung des Guts am Bestimmungsorte gegen Rückgabe des Gepädscheins erfolgt. Auch werden alsdann in der Regel gemäß § 41 die übrigen Auslieferungsvorschriften des § 33 analog anzuwenden sein (s. Anm. 141.) Nur ausnahmsweise kann der Gepädschein der Sendung beigegeben werden d. h., wie der Frachtbrief, als Begleitpapier der Sendung fungiren, und zwar unter zwei Voraussetzungen: 1) wenn es der Absender verlangt und 2) wenn die Sendung mit der vollen Adresse des Empfängers (s. § 51 litt. c.) versehen ist. Aber auch wenn diese beiden Voraussetzungen vorliegen, ist die Eisenbahn nur befugt, nicht verpflichtet, den Gepädschein der Sendung beigegeben. Im Falle der Beigabe erfolgt die Auslieferung nach den besonderen Vorschriften jeder Verwaltung und in deren Ermanglung nach den Bestimmungen des § 41.

Vgl. hierzu die Allgem. Abf.-Vorschr. § 17 und die Zus.-Best. für die Preuß. Staatsb. Ziff. I — III. Darnach können im Binnen- und Staatsbahn-Verkehr Güter aller Art, welche sich zur Beförderung im Packwagen eignen, ohne Lösung von Fahrkarten von und nach sämtlichen Bahnhöfen, Haltestellen und Haltepunkten, welche für den Personen-Verkehr und zugleich für den Gepäc-Verkehr eingerichtet sind, zur tarifmäßigen Gepäcfracht auch zu Schnellzügen auf Gepädschein aufgegeben werden. Der Gepädschein ist an der Stelle, wo sonst die Zahl der vorgezeigten Fahrkarten eingetragen wird, mit dem Vermerk „ohne“ zu versehen. Der Gepädschein wird dem Absender ausgehändigt. Jedoch kann auf Verlangen des Absenders der Gepädschein auch der Sendung beigegeben werden, wenn diese mit der vollen Adresse des Empfängers versehen ist. Die Güter werden am Bestimmungsorte gegen Rückgabe des Gepädscheins ausgeliefert. Ist der Gepädschein der Sendung beigegeben worden, so ist der auf der letzteren bezeichnete Empfänger, sofern er sich nicht ohne Aufforderung zur Empfangnahme meldet und Bedenken gegen seine Empfangsberechtigung nicht obwalten, über die Ankunft der Sendung innerhalb der im § 68 Absatz 2 der Verf.-Ord. für Eilgüter festgesetzten Fristen zu benachrichtigen bezw. ihm dieselbe durch Kolliführmann oder Gepäcträger zuzuführen.

<sup>§ 40.</sup>  
<sup>Abf. 2.</sup> 140) Abs. 2 schreibt für den Fall der Abfertigung des Expressgutes mit Beförderungsschein vor, daß 1) der Beförderungsschein die Sendung (na Art des Frachtbriefs) stets begleiten und 2) das Gut mit der vollen Adresse des Empfängers (§ 51 litt. c.) versehen sein muß. Beide Vorschriften si



obligatorisch derartig, daß ohne deren Beobachtung eine Abfertigung mit Beförderungsschein nicht stattfinden und die Eisenbahn hiervon abweichende Normen in die Tarife nicht aufnehmen darf. In Betreff der Auslieferung ist nur vorgeschrieben, daß sie am Bestimmungsort zu erfolgen hat, im Uebrigen aber das Verfahren den in den Tarifen enthaltenen sc. in dieselben aufzunehmenden Vorschriften überlassen. Auch hier finden Mangels solcher Vorschriften die Bestimmungen des § 41 Anwendung.

Vgl. noch die Allgem. Abf.-Vorschr. § 17 (s. Anm. 139 S. 170).

## § 41.

### Anwendbarkeit der Bestimmungen für Reisegepäck.

Im Uebrigen finden auf die Beförderung von Expreßgut die Bestimmungen des Abschnitts IV sinngemäße Anwendung, soweit nicht durch die Tarife die Anwendung des Abschnitts VIII vorgesehen ist.<sup>141)</sup>

<sup>141)</sup> Die §§ 39 und 40 enthalten nur einige positive Bestimmungen über § 41. die Zulassung, den Begriff, die Aufgabe und Auslieferung des Expreßgutes. Im Uebrigen, d. h. subsidiär sollen nach § 41 auf die Beförderung desselben, die Bestimmungen des Abschn. IV (Reisegepäck) sinngemäße Anwendung finden, soweit nicht durch die Tarife die Anwendung des Abschn. VIII (Güter) vorgesehen ist. Dies gilt insbesondere in Betreff der Vorschriften über die bedingungsweise zum Eisenbahntransport zugelassenen oder von demselben ausgeschlossen Gegenstände, über die Verpackung, Haftung für Verlust, Beschädigung, Versäumung der Lieferfrist, Verfahren bei Ablieferungshindernissen etc. Prinzipaliter kommen also die Bestimmungen der §§ 39 u. 40 zur Anwendung, sodann die des Abschn. VIII — falls dies durch die Tarife vorgesehen ist, — und in dritter Reihe die Normen des Abschn. IV und zwar „in sinngemäßer Weise“, d. h. in Berücksichtigung der durch die verschiedenartige Beförderungsweise gebotenen Abweichungen.

## VI.

### Beförderung von Leichen.<sup>142)</sup>

## § 42.

### Beförderungsbedingungen.

(1) Der Transport einer Leiche muß, wenn er von der Ausgangsstation des Zuges erfolgen soll, wenigstens 6 Stunden, wenn er von einer Zwischenstation ausgehen soll, wenigstens 12 Stunden vorher angemeldet werden.<sup>143)</sup>



(2) Die Leiche muß in einem hinlänglich widerstandsfähigen Metallfarge luftdicht eingeschlossen und letzterer von einer hölzernen Umhüllung dergestalt umgeben sein, daß jede Verschiebung des Sarges innerhalb der Umhüllung verhindert wird.<sup>144)</sup>

(3) Die Leiche muß von einer Person begleitet sein, welche eine Fahrkarte zu lösen und denselben Zug zu benutzen hat, in dem die Leiche befördert wird.<sup>145)</sup>

Begleiter von Leichen haben, wenn sie in den Wagen Platz nehmen, in welchen die Leichen verladen sind, Fahrkarten der im Zuge befindlichen niedrigsten Wagenklasse, sonst Fahrkarten der zu benutzenden Wagenklasse zu lösen.

(4) Bei der Aufgabe muß der vorschriftsmäßige, nach anliegendem Formular ausgefertigte Leichenpaß beigebracht werden, welchen die Eisenbahn übernimmt und bei Ablieferung der Leiche zurückstellt. Die Behörden, welche zur Ausstellung von Leichenpässen befugt sind, werden besonders bekannt gemacht. Der von der zuständigen Behörde ausgefertigte Leichenpaß hat für den ganzen darin bezeichneten Transportweg Geltung. Die tarifmäßigen Transportgebühren müssen bei der Aufgabe entrichtet werden. Bei Leichentransporten, welche aus ausländischen Staaten kommen, mit welchen eine Vereinbarung wegen wechselseitiger Anerkennung der Leichenpässe abgeschlossen ist, genügt die Beibringung eines der Vereinbarung entsprechenden Leichenpasses der nach dieser Vereinbarung zuständigen ausländischen Behörde.<sup>146)</sup>

(5) Die Beförderung der Leiche hat in einem besonderen, bedeckt gebauten Güterwagen zu erfolgen. Mehrere Leichen, welche gleichzeitig von dem nämlichen Abgangsort nach dem nämlichen Bestimmungsort aufgegeben werden, können in einem und demselben Güterwagen verladen werden. Wird die Leiche in einem ringsumgeschlossenen Leichenwagen befördert, so darf zum Eisenbahntransport ein offener Güterwagen benutzt werden.

(6) Die Leiche darf auf der Fahrt nicht ohne Noth umgeladen werden. Die Beförderung muß möglichst schnell und ununterbrochen bewirkt werden. Läßt sich ein längerer Aufenthalt auf einer Station nicht vermeiden, so ist der Güterwagen mit der Leiche thunlichst auf ein abseits im Freien gelegenes Geleise zu schieben.

(7) Wer unter falscher Deklaration Leichen zur Beförderung bringt, hat außer der Nachzahlung der verkürzten Fracht vom Ab-

Anlage A.  
I. G.  
177, 201.

gangs- bis zum Bestimmungsort einen Frachtzuschlag im vierfachen Betrage der Fracht zu entrichten.<sup>147)</sup>

(8) Bei dem Transport von Leichen, welche von Polizeibehörden, Krankenhäusern, Strafanstalten u. s. w. an öffentliche höhere Lehranstalten übersandt werden, bedarf es einer Begleitung nicht. Auch genügt es, wenn solche Leichen in dicht verschlossenen Kisten aufgegeben werden. Die Beförderung kann in einem offenen Güterwagen erfolgen. Es ist zulässig, in den Wagen solche Güter mitzuladen, welche von fester Beschaffenheit (Holz, Metall und dergleichen) oder doch von festen Umhüllungen (Kisten, Fässern und dergleichen) dicht umschlossen sind. Bei der Verladung ist mit besonderer Vorsicht zu verfahren, damit jede Beschädigung der Leichenkiste vermieden wird. Von der Zusammenladung sind ausgeschlossen: Nahrungs- oder Genußmittel, einschließlich der Rohstoffe, aus welchen Nahrungs- oder Genußmittel hergestellt werden, sowie die in der Anlage B zu § 50 der Verkehrs-Ordnung unter Nr. I, II, XXXVI, XXXVIa, XXXVIb, XXXVII, XXXIX, XLI, XLIII, und XLIV aufgeführten Gegenstände. Ob von der Beibringung eines Leichenpasses abgesehen werden kann, richtet sich nach den von den Landesregierungen dieserhalb ergehenden Bestimmungen.<sup>148)</sup>

(9) Auf die Regelung der Beförderung von Leichen nach dem Bestattungsplatz des Sterbeorts finden die vorstehenden Bestimmungen nicht Anwendung.

<sup>142)</sup> Die §§ 42 und 43 der Verkehrsordnung, welche den Abschn. VI derselben unter dem Titel:

#### Beförderung von Leichen

bilden, enthalten, wie diese Ueberschrift besagt, die Bestimmungen der Verkehrs-Ordnung über die Leichenbeförderung und umfassen einerseits Transportbedingungen für Leichen im Anschluß an Art. 390—431 H.-G.-B., sowie in Rücksicht auf die eigenthümliche, sanitäre u. Sicherheitsmaßregeln erheischende Natur dieses Transportgegenstandes — Sicherheits- und Ordnungsvorschriften, welche der Leichentransport erfordert (§ 42), andererseits Vorschriften über die Art der Abfertigung und der Auslieferung (§ 43). Die Leiche ist zwar an sich kein Transportgut im Sinne des H.-G.-B., da sie einen Vermögenswerth nicht hat (arg. Art. 396 H.-G.-B., Reysner, S. 437, A. M. Thöl III. § 3 C. 3 u. Anm. 1 u. Schott S. 515 Anm. 13), wie denn auch folgerichtig der Verk.-Ord. Bestimmungen über die Haftpflicht bei Beschädigung, Verlust und Verspätung von Leichentransporten fehlen, die Leiche wird aber durch die in der Verk.-Ord. § 42 Abs. 2 geforderte Umhüllung (Sarg u.) zu einem Transportgute und der über ihre Beförderung abgeschlossene Vertrag zum Frachtvertrage (Rühlwetter S. 24, Thöl III.

Abschn.  
VI.  
Beför-  
derung  
von  
Leichen



Dauer oder in warmer Jahreszeit, kann nach dem Gutachten des Kreisphysikus eine Behandlung der Leiche mit fäulnißwidrigen Mitteln verlangt werden. Diese Behandlung besteht gewöhnlich in einer Einwicklung der Leiche in Tücher, die mit fünfprozentiger Karbolsäurelösung getränkt sind. In schweren Fällen muß außerdem durch Einbringen von gleicher Karbolsäurelösung in die Brust- und Bauchhöhle oder dergleichen für Unschädlichmachung der Leiche gesorgt werden.

In diesen Bestimmungen liegen sanitätspolizeiliche Vorschriften, von deren Erfüllung die Eisenbahn bei eigener Verantwortung Abweichungen nicht zulassen darf.

145) Abs. 3 schreibt vor, daß die Leiche von einer Person begleitet sein § 42.  
muß, welche eine Fahrkarte zu lösen und denselben Zug zu benutzen hat, in Abs. 3.  
dem die Leiche befördert wird. Auch diese Vorschrift hat polizeilichen und daher obligatorischen Charakter. Sie stellt zwar die Leichen unter die Kategorie der begleiteten Güter, ohne aber damit einen Befreiungsvertrag im Sinne des Art. 424 Nr. 6 H.-G.-B., § 74 Ziff. 6 Berl.-Ord. zu verknüpfen.

Hierzu verordnen die Preuß. Min.-Best. vom 6. April 1888 Ziff. 5: „Als Begleiter sind von der den Leichenpaß ausstellenden Behörde nur zuverlässige Personen zuzulassen.“ Und ferner die Allg. Zus.-Best. z. Abs. 3: „Begleiter von Leichen haben, wenn sie in den Wagen Platz nehmen, in welchen die Leichen verladen sind, Fahrkarten der im Zuge befindlichen niedrigsten Wagenklasse, sonst Fahrkarten der zu benutzenden Wagenklasse zu lösen.“

Vgl. die bej. Best. der Preuß. Staatsb. für die Beförderung der Begleiter von Leichen, Sendungen lebender Thiere u. zum § 11 Berl.-Ord.

146) Im Abs. 4 ist festgesetzt, daß bei der Aufgabe der vorschriftsmäßige, § 42.  
d. i. der in der Berl.-Ord. Anlage A obligatorisch vorgeschriebene, Abs. 4.  
am Schlusse dieser Anmerkung mitgetheilte Leichenpaß beigebracht werden muß, welchen die Eisenbahn übernimmt und bei Ablieferung der Leiche zurückstellt, und daß die tarifmäßigen Transportgebühren bei der Aufgabe entrichtet werden müssen. Des Weiteren ist noch bestimmt, daß die Behörden, welche zur Ausstellung von Leichenpässen befugt sind, besonders bekannt gemacht werden und der von der zuständigen Behörde ausgefertigte Leichenpaß für den ganzen darin bezeichneten Transportweg Geltung hat, ferner daß bei Leichentransporten, welche aus ausländischen Staaten kommen, mit welchen eine Vereinbarung wegen wechselseitiger Anerkennung der Leichenpässe abgeschlossen ist, die Beibringung eines der Vereinbarung entsprechenden Leichenpasses der nach dieser Vereinbarung zuständigen ausländischen Behörde genügt.

Hierzu bestimmen die Allg. Abs.-Vorschr. § 20 Abs. 4 und 5: Zur Ausstellung des durch § 42 Absatz 4 der Verkehrs-Ordnung vorgeschriebenen Leichenpasses sind diejenigen Behörden und Dienststellen befugt, welche in dem vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbande herausgegebenen Ver-

zeichniß enthalten sind. Fehlt zu einer Leiche, welche aus dem Auslande nach dem Deutschen Reiche übergehen soll, der vorschriftsmäßige Leichenpaß, so darf dieselbe auf der Uebergangsstation erst dann zur Weiterbeförderung übernommen werden; wenn ein Leichenpaß übergeben wird, welcher von der zuständigen Deutschen Behörde, in deren Bezirke die Beförderung im Reichsgebiet beginnt, ausgestellt ist.

Ferner die Zus.-Best. f. d. Preuß. Staatsb.: „Die Beigabe des Leichenpasses ist im Beförderungsschein (f. § 43 Abs. 1 Verk.-Ord.) zu vermerken.“

Sodann verordnen die Preuß. Minist.-Best. vom 6. April 1888 Ziff. 1, 2 und 6: Die Ausstellung der Leichenpässe hat durch diejenige hierzu befugte Behörde oder Dienststelle zu erfolgen, in deren Bezirk der Sterbeort oder — im Falle einer Wiederausgrabung — der seitherige Bestattungsort liegt. Für Leichentransporte, welche aus dem Auslande kommen, kann, soweit nicht Vereinbarungen über die Anerkennung der von ausländischen Behörden ausgestellten Leichenpässe bestehen, die Ausstellung des Leichenpasses durch diejenige zur Ausstellung von Leichenpässen befugte inländische Behörde oder Dienststelle erfolgen, in deren Bezirk der Transport im Reichsgebiete beginnt. Auch können die Konsuln und diplomatischen Vertreter des Reichs vom Reichskanzler zur Ausstellung der Leichenpässe ermächtigt werden. Die hiernach zur Ausstellung der Leichenpässe zuständigen Behörden zc. werden vom Reichskanzler öffentlich bekannt gemacht. Der Leichenpaß darf nur für solche Leichen ertheilt werden, über welche die nachstehenden Ausweise geliefert worden sind: a) ein beglaubigter Auszug aus dem Sterberegister; b) eine von dem Kreisphysikus ausgestellte Bescheinigung über die Todesursache, sowie darüber, daß seiner Ueberzeugung nach der Beförderung der Leiche gesundheitliche Bedenken nicht entgegenstehen. Ist der Verstorbene in der tödtlich gewordenen Krankheit von einem Arzte behandelt worden, so hat letzteren der Kreisphysikus vor der Ausstellung der Bescheinigung betreffs der Todesursache anzuhören; c) ein Ausweis über die vorschriftsmäßig erfolgte Einsargung der Leiche (§ 34 Abs. 2 des Eisenbahn-Betr.-Regl. jetzt § 42 Abs. 2 Verk.-Ord.); d) in Fällen des § 157 der Strafprozeßordnung vom 1. Februar 1877 (R.-G.-Bl. S. 253) die seitens der Staatsanwaltschaft oder des Amtsrichters ausgestellte schriftliche Genehmigung der Beerdigung. Die Nachweise zu a und b werden bezüglich der Leichen von Militärpersonen, welche ihr Standquartier nach eingetretener Mobilmachung verlassen hatten (§§ 1, 2 der Verordnung vom 20. Januar 1879 — R.-G.-Bl. S. 5 —) oder welche sich auf einem in Dienst gestellten Schiff oder anderen Fahrzeug der Marine befanden, durch eine Bescheinigung der zuständigen Militärbehörde oder Dienststelle über den Sterbefall unter Angabe der Todesursache und mit der Erklärung, daß nach ärztlichem Ermessen der Beförderung der Leiche gesundheitliche Bedenken nicht entgegenstehen, ersetzt. Bei Ausstellung von Leichenpässen für Leichentransporte, welche nach dem Auslande gehen, sind außerdem auch die vom Reich mit ausländischen Regierungen hinsichtlich der Leichentransporte abgeschlossenen Vereinbarungen zu beachten.

## Anlage A zur Verkehrs-Ordnung.

## Leichen = Paß.

Die nach Vorschrift eingesargte Leiche de am ..... ten  
 18 zu ..... (Ort) an ..... (Todesursache) verstorbenen  
 (Alter) jährigen (Stand, Vor- und Name des Verstorbenen, bei Kindern Stand der Eltern)  
 soll mittelst Eisenbahn von ..... über .....  
 nach ..... zur Bestattung gebracht werden. Nachdem zu  
 dieser Ueberführung dem Begleiter der Leiche ..... (Stand und Name)  
 die Genehmigung ertheilt worden ist, werden sämtliche Behörden, deren  
 Bezirke durch diesen Leichentransport berührt werden, ersucht, denselben un-  
 gehindert und ohne Aufenthalt weitergehen zu lassen.  
 ....., den ..... ten ..... 18  
 (Siegel.) (Unterschrift.)

147) Abs. 7 enthält die Strafbestimmung: Wer unter falscher De-  
 claration Leichen zur Beförderung bringt, hat außer der Nachzahlung der  
 verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsort einen Frachtzus-  
 chlag im vierfachen Betrage der Fracht zu entrichten. Es ist also die Dif-  
 ferenz zwischen der bereits gezahlten und der bei richtiger Declaration wirklich  
 zu entrichtenden Fracht nachzuzahlen und außerdem das Vierfache der ge-  
 samten Fracht als Frachtzuschlag zu entrichten (Thöl III S. 125). Straf-  
 verpflichtet ist sowohl der Absender, wie der Empfänger, A. M. Schott S. 515  
 Anm. 11). Auch hier ist wegen des mit der richtigen Declaration verknüpften  
 öffentlichen Interesses anzunehmen, daß die Vorschrift polizeilichen und daher  
 obligatorischen Charakter hat. Auch kann außerdem strafrechtliche Verfolgung  
 eintreten. (Endemann, R. d. E. S. 664 N. 5, Preuß. Ob.-Trib. 11. Juni  
 1877, Zeitg. d. Ver. d. Eisenb.-Verw. S. 766, 982, 1128).

Vgl. hierzu Allg. Abf.-Vorschr. § 20, Abs. 2.

Der Frachtzuschlag hat privatrechtlichen Charakter (Konventionalstrafe),  
 er ist weder polizeilicher, noch strafrechtlicher Natur. Die Zahlung hat an alle  
 beteiligten Bahnen zu erfolgen, und zwar — Mangels eines etwa verein-  
 barten Vertheilungsmodus — nach Maßgabe der Frachtantheile, da er  
 sich an die Fracht anschließt.

148) Abs. 8 und 9 bestimmen, daß bei dem Transport von Leichen,  
 welche von Polizeibehörden, Krankenhäusern, Strafanstalten u. s. w. an öffent-  
 liche höhere Lehranstalten übersandt werden, es einer Begleitung nicht bedarf.  
 Auch genügt es, wenn solche Leichen in dichtverschlossenen Kisten aufgegeben  
 werden. Die Beförderung kann in einem offenen Güterwagen erfolgen. Es  
 ist zulässig, solche Güter in den Wagen mitzuladen, welche von fester Be-  
 schaffenheit (Holz, Metall und dergleichen) oder doch von festen Umhüllungen  
 (Kisten, Fässern und dergleichen) dicht umschlossen sind. Bei der Verladung  
 ist mit besonderer Vorsicht zu verfahren, damit jede Beschädigung der Leichen-  
 kiste vermieden wird. Von der Zusammenladung sind ausgeschlossen: Nah-  
 rungs- und Genußmittel einschließlich der Rohstoffe, aus welchen Nahrungs-  
 oder Genußmittel hergestellt werden, sowie die in Anlage B zu § 50 der Verk.-





(3) Innerhalb 6 Stunden nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungstation muß die Leiche abgeholt werden, widrigenfalls sie nach der Verfügung der Ortsobrigkeit beigelegt wird. Kommt die Leiche nach 6 Uhr Abends an, so wird die Abholungsfrist vom nächsten Morgen 6 Uhr an gerechnet. Bei Ueberschreitung der Abholungsfrist ist die Eisenbahn berechtigt, Wagenstandgeld zu erheben.<sup>151)</sup>

II. Das Aufladen der Leichen ist durch den Absender, das Abladen derselben durch den Empfänger zu bewirken.

III. Für die Erhebung des Wagenstandgeldes gelten die Bestimmungen des Nebengebührentarifs (Abschnitt C.)

<sup>149)</sup> § 43 regelt die Art der Abfertigung und der Auslieferung § 43. von Leichen und ist im Anschluß an die bestehenden Tarifvorschriften neu Abs. 1. aufgenommen.

Abs. 1 betrifft die Abfertigung von Leichen und gestattet für dieselbe zwei Arten der Abfertigung: auf Grund von Beförderungsscheinen oder von Frachtbriefen (Verf.-Ord. § 51). Welche Art anzuwenden ist, ist den Vorschriften der Tarife überlassen. Ist aber die Abfertigung mit Beförderungsscheinen tarifarisch vorgeschrieben, so sind dieselben von der Eisenbahn auszufertigen und dem Absender auszuhandigen. Dies ist obligatorisch, darf mithin durch Tarifvorschriften nicht abgeändert werden.

Die Allg. Zus.-Best. Ziffer I unterscheiden in Betreff der Art der Abfertigung zwischen Leichen, für welche Begleitung vorgeschrieben ist, und Leichen, welche einer Begleitung nicht bedürfen. Die ersteren werden durch die Gepäc-Abfertigungsstellen auf Grund von Beförderungsscheinen, die letzteren dagegen durch die Güter-Abfertigungsstellen auf Grund von Frachtbriefen abgefertigt. Die begleiteten Leichen werden mit Personenzügen befördert; Beförderung mit Schnellzügen kann nicht verlangt werden.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 18 Abs. 1 schreiben für den Beförderungsschein ein besonderes Muster vor (s. unten S 180). Bei der Auslieferung mit Frachtbrief soll die Abfertigung auf Frachtkarte vorgenommen werden. (Vgl. in Betreff der weiteren Behandlung der Beförderungsscheine: § 18 Abs. 2—5 und bezüglich der Bestellung und Anforderung der Wagen: § 19 l. c.) Ferner bestimmt § 20 Abs. 1, 3, 6, 8 u. 9 a. a. O.: „Die Annahme von zur Beförderung angemeldeten Leichen soll nicht früher erfolgen, als bis die unmittelbare Verladung in einem Gütermagen und bald darauf die Beförderung bewirkt werden kann, so daß die Aufbewahrung auf den Bahnhöfen thunlichst vermieden wird. Vor der Abfertigung hat sich die Annahmestelle mit dem Aufgeber oder Begleiter nach Maßgabe des von diesem gewählten Weges über die Abfertigungsweise und die zu benutzenden, nach Vorschrift der Verwaltung zur Leichenbeförderung zugelassenen Züge zu verständigen. Wenn zur Beförderung aufgebene Leichen vor dem Abgange des Zuges vom Absender zurückgenommen werden, oder wenn die Beladung der bereit gestellten Wagen nicht innerhalb der für den Güterverkehr fest-



150) Nach Abs. 2 Satz 1 ist der Absender bezw. Empfänger berechtigt, § 43. die Auslieferung der mit Personenzügen beförderten Leichen in der für Ge- Abs. 2. päd bestimmten Frist zu verlangen, d. h. die Eisenbahn ist zur sofortigen Auslieferung verpflichtet, sobald nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Ge- päd aufgegeben wurde, die zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe sowie zur etwaigen zoll- oder steueramtlichen Abfertigung erforderliche Zeit abge- laufen ist (§ 33 Abs. 2 f. Anm. 116 S. 142). Bei Beförderung mit Güterzügen gelten die Vorschriften über die Auslieferung von Eilgut. Nach Satz 2 hat bei Beförderung auf Beförderungsschein die Auslieferung gegen Rückgabe des- selben zu erfolgen. Es finden hier die Bestimmungen des § 33 Abs. 1 sinn- gemäße Anwendung. (Anm. 115).

151) Nach Abs. 3 Satz 1 ist der Absender bezw. Empfänger verpflichtet, § 43. innerhalb 6 Stunden nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation, Abs. 3. die Leiche abzuholen. Dies gilt gleichviel, ob die Beförderung mit Personen- oder anderen Zügen erfolgt ist. Nur wenn die Leiche erst nach 6 Uhr Abends ankommt, erweitert sich die Frist insofern, als sie erst vom nächsten Morgen 6 Uhr ab gerechnet wird (Satz 2) f. Anm. 107. Mit Rücksicht darauf, daß es sich hier nicht um eine bloße Ordnungsvorschrift, sondern eine sanitäts- polizeiliche Maßregel handelt, ist damit das Präjudiz verknüpft, daß, wenn die Abholung nicht in der bestimmten Frist erfolgt, die Leiche nach der Ver- fügung der Ortsobrigkeit beigesetzt wird. Die Eisenbahnverwaltung (Gepäd- bezw. Güter-Abfertigungsstelle) hat demgemäß dafür Sorge zu tragen, daß die Ortsobrigkeit von der nicht fristzeitigen Abholung der Leiche nach Ab- lauf der Frist in Kenntniß gesetzt wird. Daher bestimmen die Allg. Abs.- Vorschr. § 20 Abs. 7, daß, wenn die Abholung nicht innerhalb der vorge- schriebenen Frist erfolgt, der Ortspolizeibehörde Anzeige erstattet werden muß. Es ist nicht nur ein Recht, sondern auch eine Pflicht der Eisen- bahn, die Abholung bezw. Beisetzung nach Ablauf der qu. Frist zu veranlassen. Sie kann überdies nach Satz 2 bei Ueberschreitung der Abholungsfrist Wagen- standgeld erheben.

Nach den Allg. Zus.-Best. Ziff. II liegt dem Absender das Aufladen, dem Empfänger das Abladen der Leiche ob. Wenn die Eisenbahn diese Funktionen übernimmt, so kann sie daher besondere tarifarische Gebühren da- für beanspruchen.

## VII.

### Beförderung von lebenden Thieren.<sup>152)</sup>

#### § 44.

#### Besondere Beförderungs-Bedingungen.

(1) Lebende Thiere werden nur unter der im § 6 Absatz 2 auf- geführten Voraussetzung zur Beförderung angenommen.<sup>153)</sup>

(2) Die Beförderung kranker Thiere kann abgelehnt werden.

Inwiefern der Transport von Thieren wegen der Gefahr einer Verschleppung von Seuchen ausgeschlossen ist, richtet sich nach den bestehenden gesundheitspolizeilichen Vorschriften.<sup>154)</sup>

(3) Zum Transport wilder Thiere ist die Eisenbahn nur bei Beachtung der von ihr im Interesse der Sicherheit vorzuschreibenden Bedingungen verpflichtet.<sup>155)</sup>

- I. Wilde Thiere, einschliesslich ganzer Menagerien, wie überhaupt die in den Tarifen nicht genannten Tiere werden zur Beförderung dann übernommen, wenn die Gefahr einer Beschädigung von Menschen, Thieren und Gütern durch die Art und Weise der Verpackung oder Verladung nach dem Ermessen der Versandstation ausgeschlossen ist. Bei Einzelsendungen wilder Raubthiere sind die zur Verpackung verwendeten Käfige oder Kisten aussen mit der Bezeichnung „Raubthier“ in auffallender Schrift zu versehen.

(4) Bei der Beförderung lebender Thiere ist die Eisenbahnverwaltung Begleitung zu fordern berechtigt. Die Begleiter haben, sofern nicht der Stationsvorsteher Ausnahmen zulässt, ihren Platz in den betreffenden Viehwagen zu nehmen und das Vieh während des Transports zu beaufsichtigen. Bei kleinen Thieren, insbesondere Geflügel, bedarf es der Begleitung nicht, wenn sie in tragbaren, gehörig verschlossenen Käfigen aufgegeben werden. Die Käfige müssen luftig und geräumig sein.<sup>156)</sup>

- II. 1. Grossvieh in Wagenladungen wird nur mit Begleitung angenommen; für je drei Wagen muss mindestens ein Begleiter gestellt werden. Bei Aufgabe von Kleinvieh (Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen, Gänse u. s. w.) in Wagenladungen, sowie von einzelnen Stücken Gross- und Kleinvieh kann von der Beigabe eines Begleiters nach dem Ermessen der Versandstation abgesehen werden.

2. Die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust oder Beschädigung wird nicht geändert, falls von der Beigabe eines Begleiters abgesehen wird. Der Eisenbahn erwächst insbesondere keine Haftung für den Schaden, für den sie im Falle der Begleitung nicht aufzukommen gehabt hätte.

- III. 1. Zu jeder Sendung und wenn eine Sendung aus mehr

als einer Wagenladung besteht, zu jedem Wagen, wird ein Begleiter zum Fahrpreise von 2 Pfennig für das Kilometer zugelassen; als Fahrtausweis dient in solchem Falle der Beförderungsschein. Es bleibt jedoch den Eisenbahnverwaltungen überlassen, in den einzelnen Verkehren als Fahrtausweis für die Begleiter auch Fahrkarten zuzulassen.

2. Wenn von dem Vorsteher der Versandstation ausnahmsweise den Begleitern die Fahrt in anderen Wagen als den Viehwagen gestattet ist, so werden dieselben nach Wahl der Eisenbahnverwaltung entweder im Packwagen, oder in einem Güterwagen, oder in einem Personenwagen III. Wagenklasse befördert.

3. Begleiter über die in Ziffer 1 bezeichnete Anzahl hinaus haben, sofern sie in den Viehwagen Platz nehmen, bei Beförderung in Personen- oder gemischten Zügen Fahrkarten der im Zuge befindlichen niedrigsten Wagenklasse zu lösen, bei Beförderung in Güter- oder Eilgüterzügen, sowie in Sonderzügen dagegen ein Fahrgeld von 2 Pfennig für das Kilometer zu entrichten. Letzterenfalls dient, insoweit nicht besondere Fahrscheine an die einzelnen Begleiter ausgegeben werden, der Beförderungsschein als Fahrtausweis; benutzen die Begleiter aber Personenwagen, so haben sie Fahrkarten der betreffenden Wagenklasse zu lösen.

4. Jedem Begleiter ist gestattet, einen Hund im Viehwagen unentgeltlich mitzunehmen.

5. Bei Transporten zur Nachtzeit müssen die Begleiter mit gut brennenden Laternen versehen sei.

(5) Der Absender muß das Einladen der Thiere in die Wagen sowie deren sichere Befestigung selbst besorgen und die erforderlichen Befestigungsmittel beschaffen. Das Ausladen liegt dem Empfänger ob.<sup>157)</sup>

IV. 1. Die Thiere dürfen nicht geknebelt und in Säcken, Käfigen, Kisten oder ähnlichen Behältern nur dann, wenn dieselben hinlänglich geräumig und luftig sind, zur Beförderung aufgegeben werden.

2. Bei Festsetzung der grössten Zahl der in einem Wagen



der bei der Beförderung benutzten Gerätschaften werden die aus dem Nebengebührentarif (Abschnitt C) ersichtlichen Gebühren erhoben.

(6) Vorausbezahlung des Transportpreises kann gefordert werden.<sup>158)</sup>

VI. Bei den auf Beförderungsschein oder Gepäckschein abgefertigten Thiersendungen ist der Fahrpreis stets am Absendeorte zu erlegen und ist Nachnahmebelastung ausgeschlossen. Bei Frachtbriefsendungen ist es dem Ermessen der Eisenbahnverwaltungen überlassen, in den einzelnen Verkehren unfrankirte Aufgabe und Nachnahmebelastung zuzulassen und die Bedingungen, unter welchen die Zulassung geschieht, festzusetzen.

<sup>159)</sup> Die §§ 44—48 der Berl.-Ord., welche den Abschnitt VII derselben unter dem Titel

„Beförderung von lebenden Thieren“

bilden, enthalten in Gemäßheit dieser Ueberschrift die Bestimmungen der Berl.-Ord. über die Beförderung lebender Thiere. Sie umfassen zum Theil die eisenbahnseitigen Transportbedingungen für lebende Thiere im Anschluß an Art. 390—431 H.-G.-B. und in Ergänzung und Modification der für die Haftpflicht bei Gütern im Allgemeinen geltenden reglementarischen Vertragsbedingungen (s. § 48), zum Theil aber auch Sicherheits- und Ordnungsvorschriften, die mit der Expedition und Beförderung lebender Thiere in Verbindung stehen.

Der Thierbeförderungsvertrag ist seiner juristischen Natur nach lediglich eine besondere Kategorie des Güterfrachtvertrages und daher wie dieser den Bestimmungen der Art. 390—431 H.-G.-B. unterworfen. Nur gewisse Eigenlichkeiten dieser Transportobjekte und die dadurch bedingte besondere Expeditions- und Beförderungsweise haben zu mehrfachen Abweichungen von den allgemeinen Bestimmungen des Abschn. VIII Berl.-Ord. über Güterbeförderung geführt. Dahin gehören wesentlich besondere Bestimmungen über die Quantität und Qualität der Thiere, über Ein- und Ausladung, Begleitung, Annahme und Ausföhrung, Form des Vertragsabschlusses, Lieferfrist u. s. w. Diese Abweichung, sowie der Umstand, daß der Transport von lebenden Thieren (namentlich Pferden, Hunden) zumeist mit dem Personen-transport in Verbindung steht, hat ersichtlich die Aufnahme der bezüglichen Vorschriften in den besonderen Abschnitt VII der Berl.-Ord. zur Folge gehabt. (Schott S. 514.)

Besondere Bestimmungen über die Haftpflicht für Thiere (Verlust, Beschädigung, Versäumung der Lieferzeit) enthält Abschnitt VII nicht. Es finden — soweit nicht die Aufgabe als Gepäc erfolgt (§ 30 Abs. 3) oder für die von Reisenden mitgeführten Hunde besondere Bestimmungen gegeben sind

Abchn.  
VII.  
Beför-  
derung  
von  
lebenden  
Thieren.





- b) die besonderen Vorschriften, betr. die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen (Desinfektion). Dabin gehörten das Reichsgesetz v. 25. Februar 1876 (R.-G.-Bl. S. 163, G.-B.-Bl. 1878 S. 171) und die hierzu ergangenen Ausführungs-Verordnungen des Bundesrathes (Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 6. Mai 1876, betr. die Ausführung des Ges. v. 25. Febr. 1876 G.-Bl. f. d. D. R. 1876 S. 251, später ersetzt durch die Bekanntmachung vom 20. Juni 1886 G.-Bl. f. d. D. R. 1886 S. 200 f., G.-B.-Bl. 1886 S. 467) und der Landesregierungen (f. Preuß. Ausf.-Verord. des Min. der öffentl. Arb. vom 19. November 1886 G.-B.-Bl. S. 468). Verfüg. des R.-E.-M. vom 20./2. 1892, betr. Desinfektion der zur Viehbeförderung benutzten Eisenbahnwagen im Verkehr mit Oesterreich-Ungarn (G.-B.-Bl. 1892 S. 49).

Vgl. Allg. Abf.-Vorschr. § 19 Abs. 3 und den dort alleg. § 18 des Uebereinkommens, betr. die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins deutscher Eisenb.-Verwaltungen. Ferner § 21 Abs. 5: „Den Dienststellen wird zur besonderen Pflicht gemacht, die vom Bundesrath erlassenen Bestimmungen über die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen, desgleichen auch die auf Grund des Reichsgesetzes vom 23. Juni 1880, betreffend die Abwehr und Unterdrückung von Viehseuchen, etwa erlassenen Verfügungen genau zu beachten, auch auf deren Befolgung seitens der Absender zu halten. Ersichtlich kranke Thiere dürfen, insoweit deren Beförderung wegen der Gefahr einer Verschleppung von Seuchen nicht ohnehin ausgeschlossen ist, zur Beförderung nur dann zugelassen werden, wenn diese nach dem pflichtmäßigen Ermessen der Aufgabestation sich ohne Qualen für die Thiere selbst und ohne Gefahr für mitverladene Thiere oder andere Gegenstände ausführen läßt. In zweifelhaften Fällen ist die Beförderung von der Beibringung eines thierärztlichen Zeugnisses abhängig zu machen.“

155) In Milderung der Bestimmung des alt. Regl. (§ 40 Abs. 3), welches § 44. die Eisenbahn grundsätzlich für nicht verpflichtet zum Transport wilder Thiere abs. 3. erklärt, bestimmt § 44 Abs. 3 Verk.-Ord., daß die Eisenbahn zum Transport wilder Thiere nur bei Beachtung der von ihr im Interesse der Sicherheit vorzuschreibenden Bedingungen verpflichtet ist. Der Transport wilder Thiere ist also nicht lediglich von dem Belieben der Eisenbahnen abhängig; sie sind vielmehr gehalten, Sicherheitsvorschriften bekannt zu geben, und sind zum Transport verpflichtet, wenn der Aufgeber die bezüglichlichen Vorschriften erfüllt.

Hiernach erscheint es zweifelhaft, ob die Allg. Zus.-Best. I (f. oben S. 182) zulässig ist, weil diese ganz generell den Transport wilder Thiere nur zuläßt, wenn die Verpackung und Verladung nach dem Ermessen der Versandstation die Gefahr einer Beschädigung von Menschen zc. ausschließt. Denn nach § 44 Abs. 3 Verk.-Ord. hat die Eisenbahn bestimmte Sicherheitsvorschriften zu erlassen und muß den Transport übernehmen, wenn diese erfüllt sind.



Vgl. die bes. Best. der Preuß. Staatsb. für die Beförderung der Begleiter von Leichen, Sendungen lebender Thiere, Gold- und Silberbarren 2c., lebender Fische, Briestauben-Sendungen, Bienen-Sendungen in Personenzügen 1. § 11 Berl.-Ord.

157) Abs. 5 legt dem Absender die Pflicht auf, das Einladen der § 44. Thiere in die Wagen, sowie deren sichere Befestigung selbst zu besorgen Abs. 5. und die erforderlichen Befestigungsmittel zu beschaffen. In gleicher Weise hat der Empfänger das Ausladen selbst zu bewirken. Hiernach gilt hier der in Gemäßheit des Art. 424 Ziff. 3 S.-G.-B. und § 77 Ziff. 3 Berl.-Ord. stipulirte Befreiungsvertrag d. h. die Eisenbahn haftet nicht für den Schaden, welcher für die beförderten Thiere aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist (vergl. Anm. 3. § 77 Abs. 3 Berl.-Ord.).

S. hierzu die Allg. Abf.-Vorschr. § 19 u. 33 über Bestellung und Anforderung der Wagen.

Bezüglich der Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen hat der deutsche Bundesrath allgemeine Bestimmungen erlassen, welche durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 13. Juli 1879 (R.-G.-Bl. S. 479 ff.) veröffentlicht worden sind. (E.-B.-Bl. S. 142 ff. und Ergänzung vom 28. November 1887. eod. S. 411). Dieselben enthalten Vorschriften über die Ladeanlagen (Rampen, Viehbuchten, Fütterungs- und Tränkungsanordnungen) (§ 1), über die Beschaffenheit und Einrichtung der Wagen (§ 2), über die Art der Verladung (§ 3), über die Beförderung (Rüge, Viehzüge, Geschwindigkeit der Viehzüge, Tränkung, Mangiren, Begleitung der Viehtransporte u. Desinfektion) (§§ 4—9) u. Schlußbestimmungen (§§ 10, 11). Von der Landesregierung kann mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamts eine Abweichung von einzelnen Bestimmungen zugelassen werden (§ 11 Abs. 2), und zwar erstreckt sich diese Dispositionsbefugniß auf sämtliche Vorschriften der Verordnung. (Mittheilung des Reichskanzlers vom 6. April 1885 — Min. d. öffentl. Arb. II. b. T. 2128). Vergl. ferner die Erl. des Min. v. 19. Mai 1885 E.-B.-Bl. S. 144 u. 19. Jan. 1889 E.-B.-Bl. S. 39).

Hierzu sind die oben (S. 183, 184) mitgetheilten Allg. Zus.-Best. IV Ziff. 1—5 ergangen.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 21 Abs. 5 machen es den Dienststellen zur besonderen Pflicht, die vom Bundesrath erlassenen Bestimmungen über die Verladung u. Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen, desgleichen auch die auf Grund des Reichsgesetzes vom 23. Juni 1880, betreffend die Abwehr und Unterdrückung von Viehseuchen, etwa erlassenen Verfügungen genau zu beachten, auch auf deren Befolgung seitens der Absender zu halten. Ferner bestimmt Abs. 6, a. a. O., daß, wenn die Überlastung eines vom Absender mit lebenden Thieren beladenen Wagens festgestellt ist, nach den Vorschriften über die Erhebung von Frachtpflichtschlägen 2c. zu verfahren ist. Auch ist das Übergewicht sofort abzuladen und dem Begleiter zur Verfügung zu stellen, welcher die etwaige Weiterbeförderung als besondere Sendung zu bewirken hat. Verweigert der Begleiter die Übernahme, oder ist ein solcher nicht vorhanden, so sind die überschießenden Stücke



- I. Bei welcher Dienststelle die Auflieferung zu erfolgen hat und die Ablieferung stattfindet, bestimmt sich nach den Einrichtungen der Versand- und Empfangsbahn.
- II. (1) Die Abfertigung der Tiere erfolgt entweder mittelst Beförderungsscheins oder, soweit dies seitens der Eisenbahnverwaltungen zugelassen ist, auf Grund von Frachtbriefen.  
(2) Thiere ohne Begleitung werden nur auf Grund von Frachtbriefen befördert, sofern nicht Aufgabe als Gepäck erfolgt.  
(3) Die Form des Fahrtausweises für Begleiter bei Frachtbriefsendungen regelt sich nach den Bestimmungen der Eisenbahnverwaltungen. (Siehe auch Zusatzbestimmung III zu § 44 der Verkehrs-Ordnung.)

159) § 45 — welcher dem alt. Regl. fehlte — trifft über die Art der Abfertigung von Thiertransporten Bestimmung. Es sind zwei Arten der Abfertigung vorgeschrieben, nach welchem die Abfertigung zu erfolgen hat: auf Grund von Beförderungsscheinen oder auf Grund von Frachtbriefen. Erfolgt die Abfertigung auf Beförderungsschein, so sind sie von der Eisenbahn auszufertigen und dem Absender auszuhandigen. Dies ist obligatorisch und darf durch Tarifvorschriften nicht abgeändert werden. Erfolgt die Abfertigung auf Frachtbrief, so greifen, — worauf § 45 ausdrücklich hinweist, — die Bestimmungen des § 51 der Verk.-Ord. Platz. Die Wahl zwischen diesen beiden Arten der Abfertigung überläßt § 45 der Verk.-Ord. der Bestimmung der Eisenbahnverwaltungen.

Demgemäß schreiben die Allg. Zus.-Best. (Ziff. I u. II) als Regel die Abfertigung mittelst Beförderungsscheins vor, und nur, soweit dies seitens der Eisenbahnverwaltungen zugelassen ist, auf Grund von Frachtbriefen. Nur bei Thieren ohne Begleitung ist die Beförderung auf Grund von Frachtbriefen obligatorisch, sofern nicht Aufgabe als Gepäck (§ 30 Abs. 3 Anm. 105) erfolgt. Die Dienststelle der Auf- und Ablieferung bestimmt sich nach den Einrichtungen der Versand- und Empfangsbahn, ebenso die Form des Fahrtausweises für Begleiter bei Frachtbriefsendungen.

Die Allg. Abs.-Vorschr. § 21 Abs. 1 weisen darauf hin, daß bei der Abfertigung sich die Annahmestelle mit dem Aufgeber oder Begleiter nach Maßgabe des von diesem gewählten Weges über die Abfertigungsweise und über die zu benutzenden, nach Vorschrift der Verwaltung für Viehbeförderung zugelassenen Züge zu verständigen hat. (Die Zus.-Best. I u. II f. d. Preuß. Staatsb. setzen des Näheren fest, welche Thiertransporte durch die Gepäck-, und welche durch die Eilgut- oder Güter-Abfertigungsstellen abzufertigen sind) Vgl. ferner in Betreff der Abfertigungsmodalitäten von Viehtransporten die Allg. Abs.-Vorschr. § 21 Abs. 3—6 (u. Zus.-Best. IX. u. X f. d. Preuß. Staatsb.) sowie Abs. 11 wegen der Beförderung von Brieftauben.





160) § 46 trifft Bestimmung über die An- und Abnahme von Thier- § 46.  
transporten und zwar Abs. 1: über die zur Beförderung bestimmten Züge  
bezw. Räume, Abs. 2: Annahme an Sonn- und Festtagen, Abs. 3: Auf- und  
Auslieferung.

Abs. 1. Satz 1 setzt fest, daß die Eisenbahn verpflichtet ist, die Züge, § 46.  
mit welchen die Beförderung von Thieren erfolgt, bekannt zu machen. Abs. 1.  
Die Bekanntmachung muß eine öffentliche und gehörige sein (§. 24, 48). Daß  
Reichseisenbahnamt hat hierzu verfügt: Die Züge, welche für die Be-  
förderung von Pferden und anderen Thieren bestimmt sind, sind für einen  
längeren Zeitabschnitt bezw. für die Dauer der Fahrplanperiode ein- für  
allemal festzusetzen und durch Anschlag in den Expeditionskontoren oder durch  
Bekanntmachung in den Zeitungen zur allgemeinen Kenntniß zu bringen,  
damit die Viehversender rechtzeitig ihre Dispositionen treffen können und nicht  
dem Belieben der Expeditionen anheimgegeben sind. Auch sind bei der Ein-  
richtung direkter Verkehre mit anderen Bahnen Vereinbarungen über die-  
jenigen Züge zu treffen, mit denen das zum Uebergang auf anderen Bahnen  
bestimmte Vieh befördert werden soll. Bei der Auswahl der Züge ist darauf  
Bedacht zu nehmen, daß ein mit den Zwecken der direkten Expedition nicht  
im Einklang stehender Aufenthalt auf den Uebergangsstationen vermieden  
wird. Ueber das Veranlaßte ist bei der Vorlage der Fahrpläne Anzeige zu  
machen (Verf. der R.-E.-A. v. 13. April 1875 Nr. 2808). Vgl. den analogen  
Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 22./10. 1890, betr. die schnelle  
Beförderung von Fischsendungen (E.-B.-Bl. S. 235), und 14./1. 1892, betr. Be-  
förderung von Viehsendungen, im Fall einer Zugverspätung (E.-B.-Bl. 1892 S. 9).

Nach Satz 2 ist die Annahme einzelner Stücke zur Beförderung  
davon abhängig, ob geeigneter Raum vorhanden ist. Diese Bestimmung  
darf jedoch nicht dahin ausgelegt werden, daß die Eisenbahn die Annahme  
einzelner Stücke zur Beförderung aus Mangel an geeignetem Räume beliebig  
ablehnen darf. Denn dies würde gegen die ihr gemäß Art. 422 S.-G.-B.  
§ 6 Berl.-Ord. obliegende Transportpflicht verstoßen. Vielmehr bezieht sich  
Satz 2 auf die nicht für die Beförderung von Thiereu bestimmten Züge.  
die Beförderung einzelner Stücke in den für Thiertransporte bestimmten  
Zügen kann bei rechtzeitiger Anmeldung nicht ohne Weiteres abgelehnt werden,  
wohl aber kann der Absender, falls Mangel eines geeigneten Raumes ein-  
großerer, als der für das einzelne Stück erforderliche und passende, gewährt  
werden muß (z. B. eine ganze Wagenabtheilung etc.), zu entsprechend höheren  
Tariffätzen verpflichtet werden.

Vgl. die Fahrplan-Vorschriften f. d. preuß. Staatsb. v. 1. Mai 1893  
Abschn. VI. E. „Ueber die Beförderung einzelner Stücke Vieh im Packwagen  
und Desinfektion derselben.“

161) Abs. 2, welcher neu aufgenommen ist, giebt der Eisenbahn die Be- § 46.  
fugniß, durch den Tarif festzusetzen, daß die Annahme von lebenden Thieren Abs. 2.  
— mit Ausnahme von Hunden — an Sonn- und Festtagen ausgeschlossen  
oder auf bestimmte Stunden beschränkt wird. Daraus folgt e contr., daß,  
abweichend von der für gewöhnliches und für Gilgut durch § 56 Abs. 3  
Berl.-Ord. gegebenen Vorschrift, grundsätzlich lebende Thiere auch an Sonn-



(2) Sie beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefs oder Aushändigung des Beförderungsscheins folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Vieh auf der Bestimmungstation zur Abnahme bereit gestellt ist.<sup>164)</sup>

(3) Der Lauf der Lieferfristen ruht außer den Fällen des § 63 Absatz 6 auch für die Dauer des Aufenthalts des Viehes auf den Tränkestationen sowie für die Dauer der ärztlichen Viehbeschauung.<sup>165)</sup>

(4) Die Auslieferung von Pferden und Hunden, welche mit Personenzügen befördert werden, kann in der im § 33 Absatz 2 und 6 bestimmten Frist verlangt werden.<sup>166)</sup>

<sup>163)</sup> § 47 handelt von der Lieferfrist für Thiere, und zwar Abs. 1 § 47. (in Verbindung mit Abs. 4) von der Zusammensetzung und Dauer, Abs. 2 Beginn und Wahrung, Abs. 3 Ruhen der Frist. Ueber die Pflicht zur Veröffentlichung und die Form derselben ist hier zwar nichts bestimmt. Doch unterliegt es mit Rücksicht auf § 48 Abs. 1 keinem Zweifel, daß auch die Lieferfristen für Thiere gemäß § 63 Abs. 1 durch die Tarife veröffentlicht werden müssen.

Nach Abs. 1 setzt sich die Lieferfrist für Thiere in gleicher Weise § 47. wie die für andere Güter (§ 63) aus Expeditions- und Trans- abs. 1. portfrist zusammen. Erstere umfaßt die für die eisenbahnseitige Vorbereitung des Transports und sämtliche damit zusammenhängende Manipulationen erforderliche Zeit, letztere die eigentliche Lauffrist, d. h. die für die wirkliche Fortbewegung des Transports nöthige Frist. Abs. 1 stellt für die Lieferfrist bei Thiertransporten dieselben Ansätze auf, welche § 63 Abs. 1 lit. a. Verkl.-Ord. für Eilgüter bestimmt, nämlich eine Expeditionsfrist von 1 Tag und eine Transportfrist für je auch nur angefangene 300 Kilometer von 1 Tag. Wie die Worte „darf nicht mehr betragen“ andeuten, sind diese Fristen ebenso wie im § 63 Maximalfristen d. h. jede Bahn ist an diese ihr vorgeschriebene Grenze gebunden und darf nicht darüber hinausgehen, wohl aber geringere Fristen normiren. Längere Lieferfristen sind selbst dann nicht gestattet, wenn andere günstige Bedingungen dafür gewährt werden. Noch weniger ist es zulässig, die Lieferfristen etwa ganz aufzuheben. Für unstatthaft ist es insbesondere erklärt, bei Sendungen, welche zu ermäßigten Frachtsätzen transportirt werden, die reglementarischen Lieferungszeiten zu verlängern oder ganz aufzuheben (s. Schreiben des R.-E.-B.-A. v. 22. März 1876 und den Erl. des Pr. Hand.-Min. v. 9. April 1876); und ebenso ist es unzulässig, die Sonn- und Feiertage bei Berechnung der Fristen außer Ansatz zu lassen (außer in den Fällen des § 63, Abs. 6 u. 7, Verkl.-Ord.) oder für Sendungen, welche nur an bestimmten Tagen der Woche expedirt werden (z. B. auf Haltestellen mit beschränktem Güterexpeditionsdienste, Vieh- und Wochenmärkten etc.) eine Verlängerung der normalen Fristen in den Tarifen auszubedingen. (Vgl. Erl. d. Pr. Hand.-Min. vom 16. Dezember 1876, V, 11956, und vom 31. März 1877, V, 2634, II, 5845.)



sparnissen einer anderen Bahn Vorthail ziehen könne. Aber mit Rücksicht darauf, daß Abs. 2 des § 63 Verk.-Ord. unverkennbar für die Berechnung eines mehrere Bahnbereiche durchlaufenden Transports gewissermaßen ein Bahnggebiet fingirt, ist anzunehmen, daß die beschleunigtere Beförderung der einen Verwaltung der säumigeren anderen Verwaltung zu Gute kommt und deren Verspätung ausgleicht, gleichviel ob eine Gesamtlieferfrist besteht oder nicht. (Entsch. d. R.-D.-S.-G. v. 18/3 1873. Calm Wochenschr. III S. 164).

Mit Rücksicht auf § 48 Abs. 1 Verk.-Ord. ist es auch bei Thiertransporten den Eisenbahnverwaltungen gestattet mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde Zuschlagfristen für folgende Fälle festzusetzen: 1) Für solche Transporte, deren Beförderung von und nach abseits von der Bahn gelegenen Orten (Güternebenstellen) die Eisenbahn übernommen hat. 2) Für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse, wobei es zulässig ist, die Zuschlagfristen ausnahmsweise vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde festzusetzen. 3) Für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite. Die Zuschlagfristen sind gehörig zu veröffentlichen. Aus der Bekanntmachung muß zu ersehen sein, ob und durch welche Behörde die Genehmigung erteilt, oder ob eine solche vorbehalten ist. Im letzteren Falle muß die nachträglich erfolgte Genehmigung innerhalb 8 Tagen durch eine besondere Bekanntmachung veröffentlicht werden. Die Festsetzung von Zuschlagfristen ist wirkungslos, wenn die nachträgliche Genehmigung von der Aufsichtsbehörde versagt, oder die erteilte Genehmigung nicht rechtzeitig veröffentlicht wird.

164) Abs. 2 trifft über Beginn und Wahrung der Lieferfrist Bestimmung. § 47.  
Abs. 2.

Soweit die Beförderung auf Grund von Frachtbriefen erfolgt, beginnt die Frist mit der auf die Abstemplung des Frachtbriefes folgenden Mitternacht. Diese Bestimmung weicht wesentlich ab von derjenigen des § 63 Abs. 4, wonach für alle anderen Güter die Frist — abgesehen von dem Falle des § 55 Abs. 3, — mit der auf die Annahme des Guts nebst Frachtbrief (§ 54 Abs. 1) folgenden Mitternacht beginnt. Nachdem als Moment des Frachtvertragsabschlusses durch § 54 Abs. 1 grundsätzlich die Annahme des Guts mit dem Frachtbriefe zur Beförderung Seitens der Versandstation — nicht die Abstemplung desselben — hingestellt ist, scheint die Abweichung im § 47 Abs. 2 nicht begründet und wohl nur auf einem redaktionellen Versehen zu beruhen. — Geschieht die Beförderung mittelst Beförderungsscheins, so bildet der Zeitpunkt der Aushändigung dieses Scheins den Beginn der Frist.

In beiden Fällen ist die Frist gewahrt d. h. der Transport noch in der Lieferfrist beendet, wenn innerhalb derselben das Vieh auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereit gestellt ist. Es gelten mithin hier dieselben Normen, wie für Güter, welche bahnlagernd gestellt sind oder deren Empfänger sich die Anweisung schriftlich verboten hat (§ 63 Abs. 5.) Die durch Abs. 7 und 8 des § 63 festgesetzten Verlängerungen der Lieferfrist bei hineinfallenden Sonn- und Festtagen gelten für Thiertransporte nicht, da diese — wie

die Fristbestimmungen des § 47 Abs. 1 zeigen, — den Eilgütern gleichgestellt sind, die Abs. 7 und 8 des § 63 aber nur auf gewöhnliches Gut Anwendung finden.

§ 47.  
Abs. 3.

165) Abs. 3 stellt für das Ruhen des Fristenlaufes vier Fälle hin:

Zunächst die beiden allgemeinen, für alle Güter gemäß § 63 Abs. 6 geltenden: für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung und für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird. Während dieser Hindernisse ruht der Fristenlauf d. h. er wird nicht vollständig und derartig unterbrochen, daß die ganze Frist von dem Aufhören des Hindernisses an von Neuem zu laufen beginnt, sondern sie ruht nur während der Zeit des Hindernisses dergestalt, daß die Zeit, welche vor dem Hindernisse liegt, mit der Zeit nach dem Wegfalle desselben zusammengerechnet wird, und bloß die Zwischenzeit, in welcher das Hinderniß besteht, unberücksichtigt bleibt. Unter „zoll- oder steueramtlicher oder polizeilicher Abfertigung“ ist hierbei im weitesten Sinne jede durch die Steuer-, Zoll- und Polizeivorschriften der transitirten Länder erforderliche Behandlung des Guts zu verstehen. Ebenso ist „Betriebsstörung“ im weitesten Sinne aufzufassen, gleichviel also, ob dieselbe durch höhere Gewalt, Naturereignisse, Brand, Wassernoth oder Zufälle irgend welcher Art, sei es in den Leuten oder den Transportmitteln der Bahn liegend, herbeigeführt ist. Bedingung ist nur, daß die Betriebsstörung „ohne Verschulden der Eisenbahn“ eingetreten ist. Den Beweis dafür, daß die beregten Hindernisse vorhanden gewesen sind und ohne ihr Verschulden den Transport aufgehalten haben, hat die Bahn zu führen. Es ist hierbei gleichgültig, ob das Hinderniß vor oder bei Antritt des Transports oder erst unterwegs eingetreten ist. Die Frist ruht, wenn der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports dadurch verhindert wird, und zwar zeitweilig, d. h. weder eine ganz unerhebliche Störung, noch eine dauernde Verhinderung des Transports, welche denselben unmöglich macht, beziehungsweise seinen Zweck vereitelt, bedingen ein Ruhen der Frist.

Hierzu treten noch zwei besondere, nur den Thiertransporten eigenthümliche Fälle des Ruhens. Der Lauf der Lieferfrist soll ferner ruhen für die Dauer des Aufenthalts auf den Tränkestationen (s. oben § 44 Anm. 156 S. 188 Bel. des Reichskanzlers v. 13. Juli 1879 Centr.-Bl. S. 479 ff. E.-B.-Bl. S. 142 ff.) und — neu hinzugefügt — für die Dauer der ärztlichen Viehbeschauung.

§ 47.

166) Abs. 4 enthält von den Regeln des Abs. 1 nur insofern eine Ausnahme, als die Auslieferung von Pferden und Hunden, welche mit Personenzügen befördert werden, nicht nach Maßgabe der in Abs. 1 bestimmten Frist, sondern in der in § 33 Abs. 1 und 6 für Gepäck bezw. Fahrzeuge bestimmten Frist (s. Anm. 116 S. 142 Anm. 120 S. 145) verlangen kann. Voraussetzung ist, die Beförderung mit Personenzügen; auch gilt die Ausnahme nur für Pferde und Hunde.

§ 48.

Anwendbarkeit der Bestimmungen für Güter.

(1) Im Uebrigen finden auf die Beförderung von Thieren die Bestimmungen des Abschnittes VIII sinngemäße Anwendung.<sup>167)</sup>

(2) Die Deklaration des Interesses an der Lieferung hat bei den auf Beförderungsschein abgefertigten Thieren nur dann eine rechtliche Wirkung, wenn sie von der Abfertigungsstelle der Abgangstation im Beförderungsschein vermerkt ist.<sup>168)</sup>

Wegen des Frachtzuschlages für Deklaration des Interesses an der Lieferung siehe den Nebengebührentarif (Abschnitt C).

<sup>167)</sup> § 48 bestimmt im Absf. 1 die analoge Anwendung der Bestimmungen § 48. des Abschn. VIII auf die Beförderung von Thieren und im Absf. 2 eine besondere Form der Deklaration des Interesses an der Lieferung (Anm. 129 S. 149) bei den auf Beförderungsschein abgefertigten Thiertransporten.

Nach Absf. 1 finden „im Uebrigen“, d. h. insoweit nicht Abschn. VII § 48. besondere bzw. abweichende Vorschriften enthält, die Bestimmungen des Absf. 1. Abschn. VIII auch auf die Beförderung von Thieren sinngemäße Anwendung. Damit ist den gesamten Normen des Abschn. VIII subsidiäre Bedeutung für die Beförderung von Thieren verliehen (vgl. hierzu die Ausführungen der Anm. 121, 122 S. 146 ff. in Betreff des Reisegepäckes). Es ist reglementarisch vereinbart, daß, insoweit nicht über die Beförderung von Thieren in den §§ 44—48 Besonderes bestimmt ist, die Normen des Abschn. VIII über die Beförderung von Gütern eine die Eigenartigkeit der Thierbeförderung berücksichtigende, d. h. sinngemäße Anwendung auf dieselbe zu finden haben. Dieser Grundsatz ist ganz allgemein gehalten, er erstreckt sich nicht allein auf die Form des Vertragsabschlusses (§§ 51—54), die Modalitäten der Annahme und Ablieferung einschließlich der zoll- und steueramtlichen zc. Behandlung (§§ 55—59, §§ 66—71), sondern auch auf die Vorschriften über Fracht und Nachnahme (§§ 60—62), Lieferfrist (§ 63), Verfügungsrecht (§ 64), Haftpflicht für Verlust, Minderung, Beschädigung und Lieferfristversäumnis, Beschränkungen der Haftung (§§ 75—79), Höhe des Schadenersatzes (§§ 80—89), Erlöschen und Verjährung der Schadensansprüche (§§ 90 u. 91) zc. Ueberall, wo nicht Abschn. VII etwas Abweichendes speziell bestimmt, greifen die Normen des Abschn. VIII subsidiär und sinngemäß Platz.

<sup>168)</sup> Absf. 2 des § 48 enthält für Thiere eine in formeller Beziehung § 48. von den im Uebrigen anzuwendenden Bestimmungen der §§ 84 u. 85 Verf. zc. Absf. 2. Ord. (Deklaration des Interesses an der Lieferung s. Anm. 122 S. 149) abweichende Vorschrift. Die Deklaration des Interesses an der Lieferung (§ 84) hat bei den auf Beförderungsschein abgefertigten Thieren s. § 45 Anm. 159 S. 191) nur dann eine rechtliche Wirkung, wenn sie von der Abfertigungsstelle der Abgangstation im Beförderungsschein vermerkt ist. Nimmt der Absender den Beförderungsschein ohne



200 Abschnitt VII. § 48. Anwendbarkeit der Bestimmungen für Güter.

diesen Vermerk entgegen, so hat er auf den erhöhten Schadenersatz keinen Anspruch. Die Bestimmung, deren Rechtsgültigkeit mit Rücksicht auf Art. 423 u. 427 H.-G.-B. von Thöl III § 108 S. 220 und Handelsrechtl. Erörtl. S. 21 bestritten ist, muß aus den in der Ann. 122 u. f. S. 149 ff. angeführten Gründen für gültig erachtet werden. (Vgl. auch Goldschmidt Zeitschr. f. d. ges. P.-R. Bd. 26 S. 612 u. 613. Bd. 28 S. 455. Buchelt II. Art. 427. S. 580. v. Hahn Art. 427 § 4.) Die Bestimmung bezieht sich nur auf die Abfertigung mit Beförderungsschein. Erfolgt die Abfertigung mit Frachtbrief, so findet § 84 Abs. 2 Anwendung. Aber auch auf den Vermerk im Beförderungsschein ist § 84 Abs. 2 (arg. § 48 Abs. 1) insofern anzuwenden, als der Vermerk im Beförderungsschein an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben einzutragen ist.

Anlage A.

(§ 42 der Verkehrs-Ordnung.)

**L e i c h e n - P a ß .**

Die nach Vorschrift eingesargte Leiche de am ten  
 18 zu (Ort) an (Todesursache)  
 verstorbenen (Alter) jährigen (Stand, Vor- und Name des Verstorbenen, bei Kindern  
Stand der Eltern soll mittelst Eisenbahn von   
 über  nach  zur  
 Bestattung gebracht werden. Nachdem zu dieser Ueberführung dem  
 Begleiter der Leiche (Stand und Name) die Genehmigung  
 ertheilt worden ist, werden sämtliche Behörden, deren Bezirke durch  
 diesen Leichentransport berührt werden, ersucht, denselben ungehindert  
 und ohne Aufenthalt weitergehen zu lassen.

, den ten 18

(Siegel.)

(Unterschrift.)



2. Eisenbahnfahrzeuge dürfen auf weniger Achsen, als ihre Bauart bedingt, nicht laufen, und werden zur Beförderung auf eigenen Rädern nur zugelassen, wenn sie von einer Eisenbahn hinsichtlich ihrer Lauffähigkeit geprüft sind, darüber einen Prüfungsvermerk tragen oder mit einer hierauf bezüglichen Bescheinigung versehen sind.
3. Eine eilgutmässige Beförderung der Eisenbahnfahrzeuge findet nicht statt.
4. (1) Lokomotiven, Tender und Dampfswagen, sofern sie auf eigenen Rädern laufen, müssen von einem sachverständigen Beauftragten des Absenders begleitet sein (§ 50 B. 4 der Verkehrsordnung), welcher das Schmieren zu besorgen hat und freie Fahrt erhält, sobald und solange er auf jenen seinen Platz nimmt.  
(2) Den anderen Eisenbahnfahrzeugen kann ein Begleiter beigegeben werden. Derselbe erhält freie Fahrt, hat aber das Schmieren der Wagen auf Kosten des Absenders zu besorgen. Fehlt ein Begleiter, so übernimmt die Eisenbahn das Schmieren der Wagen auf Kosten des Absenders.
5. Die Beladung der zur Beförderung aufgegebenen Eisenbahnfahrzeuge wird nach zuvor bei der Eisenbahn eingeholter Genehmigung nur gegen Zahlung der tarifmässigen Fracht für die auf die Wagen geladenen Gegenstände zugelassen.
6. Das Auf- und Abladen der Eisenbahnfahrzeuge ist stets Sache der Absender und Empfänger, und wird von der Eisenbahn nicht übernommen.
7. Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert, so kann der Absender die Auslieferung der Fahrzeuge verlangen, muss aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten der Vorbereitung des Transportes und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg durch Zahlung der im Nebentarif (Abschnitt C) festgesetzten Gebühren entschädigen. (Die Bestimmungen im § 65 Absatz 3 der Verkehrsordnung finden auch auf diese Transporte Anwendung.)
8. (1) Wird die Zurückgabe der Fahrzeuge nach der Auflieferung, aber vor Erreichung der Bestimmungsstation be



zu belassen, sofern nicht Zoll- oder Steuervorschriften entgegenstehen. Gegenstände, welche von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, dürfen bei Vermeidung der im § 53 Absatz 8 und im § 89 der Verkehrsordnung festgesetzten Folgen in den Fahrzeugen nicht untergebracht werden.

4. Die Begleiter haben eine Fahrkarte für die zu benutzende Wagenklasse zu lösen.
5. Die Fahrzeuge müssen 2 Stunden vor Abgang des Zuges angemeldet und spätestens 1 Stunde vorher zur Abfertigung aufgeliefert werden; auf Zwischenstationen kann auf die Beförderung mit dem vom Absender gewünschten Zuge nur dann gerechnet werden, wenn die Fahrzeuge 24 Stunden vorher angemeldet worden sind. (§ 32 Absatz 2 der Verkehrsordnung.)
6. (1) Die Bestellung von Wagen ist in der Regel schriftlich bei derjenigen Station, auf welcher verladen werden soll, anzubringen. Sie hat die Anzahl und Gattung der erforderlichen Wagen, die Bezeichnung der zu verladenden Gegenstände, die Bestimmungsstation, den Tag des Gebrauchs, den Personenzug, welcher benutzt werden soll, und die Unterschrift des Bestellers zu enthalten.  
(2) Falls der Besteller nicht in der durch Anschlag an den Abfertigungsstellen vorgeschriebenen Frist die Beladung ordnungsmässig bewirkt und die zu verladenden Fahrzeuge zur Abfertigung bringt, wird von ihm das im Nebengebührentarife (Abschnitt C) festgesetzte Wagenstandgeld erhoben.
7. Zum Auf- und Abladen der Fahrzeuge ist die Eisenbahn nicht verpflichtet. Erfolgt die Aufladung durch den Absender, so hat er auch die ordnungsmässige Befestigung der Fahrzeuge auf den Eisenbahnwagen auf eigene Kosten zu bewirken. Uebernimmt die Eisenbahn das Auf- und Abladen, so geschieht dies gegen Erhebung der im Nebengebührentarif (Abschnitt C) festgesetzten Gebühr.
8. Soweit es die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nach dem Ermessen der Versandstation gestattet, können zwei oder mehrere Fahrzeuge auf einem Eisenbahnwagen verladen werden.





**Verkehrs-Ordnung**  
für die  
**Eisenbahnen Deutschlands.**

---

**Zweiter Theil.**

---



# **Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.**

**Vom 15. November 1892.**

(Reichs-Gesetzblatt 1892. Nr. 41. S. 923—1014.)

(Die allgemeinen Zusatzbestimmungen sind in lateinischer Schrift gedruckt.)

## **VIII.**

### **Beförderung von Gütern.<sup>169)</sup>**

#### **§ 49.**

##### **Direkte Beförderung.**

Die Eisenbahn ist verpflichtet, Güter zur Beförderung von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen anzunehmen, ohne daß es für den Uebergang von einer Bahn auf die andere einer Vermittlungsadresse bedarf.<sup>170)</sup>

<sup>169)</sup> Der Abschnitt VIII der Verkehrs-Ordnung, welcher die §§ 49 Abschn. bis 91 derselben umfaßt, enthält die Bestimmungen für die Beförderung VIII. von Gütern. Diese Bestimmungen gelten zugleich für die Beförderung von Besör- Reisegepäck (Abschn. IV), Expressgut (Abschn. V), Leichen (Abschn. VI) und derung von lebenden Thieren (Abschn. VII) subsidiär, d. h. soweit diese Abschnitte nicht Gütern. besondere Vorschriften enthalten und die bezüglichen Transportobjekte die sinngemäße Anwendung zulassen (s. § 30 Anmerkung 102a, § 39 Anm. 137, § 42 Anm. 142, § 44 Anm. 152).

Wie aus der geschichtlichen Einleitung (s. Theil I S. 4—8) sich ergibt, sind die Eisenbahnen in Betreff der Beförderung von Gütern nicht allein den allgemeinen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs über das Frachtgeschäft (Tit. 5 Abschn. 1 Art. 390—424. „Vom Frachtgeschäft überhaupt“) unterworfen, sondern auch in Rücksicht auf die Eigenartigkeit ihres Transportverkehrs und ihre Machtstellung gegenüber den Mitkontrahenten den besonderen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs über das Eisenbahnfrachtgeschäft (Tit. 5 Abschn. 2 Art. 422—431. „Von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere“), welche der Gefahr zu begegnen bestimmt sind,

**Gesetz, Verkehrs-Ordnung f. d. Eisenbahnen Deutschlands.**



Maßgabe des Art. 422 S.-G.-B. berechtigt, Transporte über die Grenze ihres eigenen Bahngebietes hinaus abzulehnen. Im Interesse des Verkehrs haben aber die Eisenbahnen anfänglich in kleineren Gruppen (Verbänden), sodann im Vereine deutscher Eisenbahnverwaltungen durch das Vereinsgüterreglement freiwillig die Verpflichtung zum Transport über die eigene Bahnstrecke hinaus und nach allen Güterstationen des Verbandsgebietes übernommen, und diese Verpflichtung ist in das Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands (§ 46) und aus diesem mit unwesentlichen redaktionellen Aenderungen in die Verf.-Ord. § 49 als eine vom Bundesrathe reglementarisch vorgeschriebene übergegangen.

Diese reglementarische Vorschrift dehnt aber nicht nur die Grenzen der Transportpflicht der deutschen Eisenbahnen über das eigene Gebiet hinaus auf das Gebiet sämtlicher, der Verf.-Ord. unterworfenen deutschen Eisenbahnen aus, sondern hat durch Art. 401 S.-G.-B. § 74 Verf.-Ord. eine viel weitergehende Bedeutung erlangt. Denn danach haftet jede Bahn, wenn sie zur gänzlichen oder theilweisen Ausführung des von ihr übernommenen Transports das Gut mit dem Frachtbrief anderen Bahnen übergibt, auch für diese bis zur Ablieferung als Frachtführer, und umgekehrt haften die letzteren, wenn sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernehmen, in gleicher Weise für die vorangehenden. Ist es nun auch hinsichtlich des gewöhnlichen Frachtführers an sich Thatsache, ob, wie weit und für welche Strecke ein Transport als übernommen gilt, so ist es bei Eisenbahnen doch unzweifelhaft, daß die das Gut mit durchgehendem Frachtbriefe annehmende Eisenbahn den Transport bis zu dem darin bezeichneten Bestimmungs-ort übernimmt und sich auch gemäß Art. 423 S.-G.-B. von der ihr hiernach für den ganzen Transport und alle nachfolgenden Eisenbahnen obliegenden Haftpflicht als Frachtführerin ebensowenig befreien kann, wie die letzteren, wenn sie das Gut mit dem durchgehenden Frachtbriefe übernehmen, von der Haftpflicht für die vorangehenden Bahnen. (Buchelt II S. 374, Wehrmann S. 169.) Nun bestimmt § 49 Verf.-Ord., daß die Beförderung mit durchgehendem Frachtbriefe nicht abgelehnt werden darf, gleichviel, ob die betr. Bahn mit anderen Bahnen im Verkehrsverkehre steht oder nicht, (v. Sahn II S. 700, Ruckdeschel S. 20, Schott S. 478, Endemann, R. d. E., S. 531) und verwirklicht damit für den Güterverkehr die in Art. 44 der Reichsverfassung den Eisenbahnen, wenngleich in sehr unbestimmter Fassung, auferlegte Verpflichtung zur Einrichtung direkter Expeditionen. Und daraus folgt:

1. Die in Art. 422 Alin. 1 S.-G.-B. nur auf die eigene Strecke beschränkte Transportpflicht ist durch § 49 der Verf.-Ord. für alle demselben unterworfenen Bahnen über den eigenen Bahnbezirk hinaus auf das ganze Geltungsgebiet der Verf.-Ord. obligatorisch ausgedehnt, derartig, daß der Transport mit durchgehendem Frachtbriefe nach jeder für den Güterverkehr eingerichteten Station dieses Gebietes übernommen werden muß, wenn nicht für die in Betracht kommende Strecke die im Art. 422 S.-G.-B. bezw. in der Verf.-Ord. bezeichneten Transporthindernisse entgegenstehen. (§ 6 f. Theil I Anm. 17—21 S. 43—46.)



- a) eine Sendung, deren Abgangs- und Endstation in dem Gebiete des Deutschen Reiches liegt, das Gebiet eines außerdeutschen Staates bei der Beförderung überhaupt nicht berührt oder auf einer Linie, deren Betrieb einer deutschen Eisenbahn-Verwaltung angehört, nur transitirt;
- b) eine Sendung von irgend einer Station der Eisenbahnen Deutschlands nach dem Grenzbahnhofe eines außerdeutschen Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt, es sei denn, daß der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr durch Aufgabe mit einem internationalen Frachtbriefe verlangt. Das Gleiche gilt auch für Transporte von dem Grenzbahnhofe oder einer der bezeichneten Zwischenstationen nach Stationen der Deutschen Eisenbahnen.

3 Das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr und der durch dasselbe vorgeschriebene Frachtbrief — ersteres liegt im Besonderen dem Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Grunde und ist nebst den zugehörigen Ausführungs-Bestimmungen in diesem wörtlich enthalten — finden dann Anwendung, wenn die Bestimmungsstation einer Sendung in dem Gebiet eines außerdeutschen, diesem Uebereinkommen beigetretenen Staates liegt. Diese Staaten sind: Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Oesterreich, Ungarn, Rußland und die Schweiz. Außerdem gelten die Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens auch für den Verkehr mit den Königlich Rumänischen Staatseisenbahnen, da derselbe dem Vereins-Betriebs-Reglement unterliegt. Wird einer der in diesem Absatz behandelten Sendungen nicht der für den internationalen Eisenbahntransport vorgeschriebene Frachtbrief beigegeben, so darf die Sendung nicht angenommen werden. Ob im Verkehr mit einzelnen der genannten Vertragsstaaten internationale Frachtbriefe mit mehrsprachigem Vordruck anzuwenden sind, bestimmen die betreffenden Verbandstarife.

4 Liegt der Bestimmungsort einer Sendung weder im Geltungsbereich der Verkehrs-Ordnung, noch in demjenigen des Internationalen Uebereinkommens, so wird dieselbe zur Beförderung mittelst durchgehenden Frachtbriefes angenommen, wenn die Abfertigung auf Grund eines für den betreffenden Verkehr bestehenden Tarifs erfolgen kann oder doch eine ununterbrochene Schienenverbindung nach der Bestimmungsstation führt. Im ersteren Falle muß der Sendung der in dem Tarife vorgeschriebene Frachtbrief beigegeben sein; in dem anderen Falle geschieht die Abfertigung in demjenigen Verkehr, welcher den Weg zur Bestimmungsstation vermittelt, und ist dann der für diesen Verkehr vorgeschriebene Frachtbrief anzuwenden. Ist weder ein direkter Tarif noch eine ununterbrochene Schienenverbindung vorhanden, so ist dem Absender die Ausstellung des Frachtbriefes auf eine Vermittelungsadresse an einer geeigneten Station zu überlassen.





dargestellten Präparate (wegen Zündhütchen, Zündungen, Knallbonbons und Knallerbisen vergl. Anlage B Nr. II, XXXVIa, XLI, XLIV);

e) solche Präparate, welche Phosphor in Substanz beigemischt enthalten (wegen der Streichhölzer sowie der Zündbänder und Zündblättchen — amorces — vergl. Anlage B Nr. III und XLIII);

f) geladene Schußwaffen.

B. Bedingungsweise werden zur Beförderung zugelassen:<sup>172)</sup>

1. Die in Anlage B verzeichneten Gegenstände.

Für deren Annahme und Beförderung sind die daselbst getroffenen näheren Bestimmungen maßgebend.

† I. (1) Ausser den durch No. XXXVI und XXXIX der Anlage B zur Verkehrs-Ordnung von der eilgutmässigen Beförderung überhaupt ausgeschlossenen Gegenständen sind von der eilgutmässigen Beförderung als Stückgut ausgeschlossen: die unter den Nummern VI, X, XIa, XII, XV bis XXVI, XXVIII, XXXI (ausgenommen gefirnisste Treibriemen aus Baumwolle und Hanf, welche zur eilgutmässigen Beförderung als Stückgut zugelassen werden), XXXII bis XXXIV, XLV bis XLIX, LI und LIII bis LVI aufgeführten Artikel. Frachtstücke mit den unter XXXV besonders noch erwähnten geringeren Mengen bis zu 10 kg von den vorher unter den Nummern XV, XVI, XIX bis XXIII aufgeführten Chemikalien sind dagegen bei Zusammenverpackung unter sich oder mit anderen Gütern und bei Erfüllung der sonstigen hier gegebenen Vorschriften zur eilgutmässigen Beförderung zuzulassen.

(2) Im Uebrigen werden zur Beförderung in Eilfracht nur solche Güter angenommen, welche nach Form, Umfang, Gewicht und sonstiger Beschaffenheit nach dem Ermessen der Eisenbahn zur Eilgutbeförderung geeignet sind.

(3) In Betreff der Zulässigkeit der eilgutmässigen Beförderung der Güter, einschliesslich der nur bedingungsweise zur Beförderung auf den Eisenbahnen zugelassenen Gegenstände, entscheidet nach pflichtmässigem Ermessen auf Grund der gesetzlichen und der vorstehenden Bestimmungen die Güterabfertigungsstelle der Annahmestation ausschliesslich. Die Anschlussbahnen sind zur Zurückweisung von Eilgutsendungen, welche



die Sendung verladen ist, unentgeltlich zu fahren, auch den Wagen selbst unter Verschluss zu halten. Die übrigen etwa in diesem Wagen Platz nehmenden Begleiter haben Fahrkarten der niedrigsten im Zuge befindlichen Wagenklasse zu lösen.

(2) Wenn die Begleiter ihren Platz in einem Personenwagen nehmen, haben sie das tarifmässige Fahrgeld zu entrichten.

- e) Das Ein- und Ausladen geschieht durch den Absender und Empfänger.
- f) Die Beförderung in Sonderzügen bleibt von einer besonderen Verständigung zwischen dem Absender und der Eisenbahn abhängig.

2. a) Pretiosen und andere Kostbarkeiten, insbesondere Waaren aus Gold, Silber und Platina, auch in Verbindung mit Edelsteinen und echten Perlen, neu oder gebraucht, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten, müssen als solche im Frachtbriefe ausdrücklich bezeichnet werden. Derjenige Werth, welcher den Höchstbetrag für die zu zahlende Entschädigung bilden soll, muss in der Spalte „Inhalt“ angegeben werden.

- b) Diejenigen Pretiosen und anderen Kostbarkeiten (siehe 2a), deren Werth auf mehr als 500 Mark angegeben, oder bei denen das Interesse an der Lieferung mit mehr als 500 Mark deklariert ist, sowie diejenigen Kunstgegenstände, deren Werth auf mehr als 5000 Mark angegeben oder bei denen das Interesse an der Lieferung mit mehr als 5000 Mark deklariert ist, werden nicht als Frachtgut, sondern nur als Eilgut zugelassen, und müssen in festverschlossenen Fässern oder Kisten, welche nicht unter 25 kg wiegen dürfen, gut verpackt sein, sofern bei der Eigenart der Frachtstücke nicht von einer Verpackung abgesehen werden kann. Auch finden auf derartige Sendungen die vorstehenden Bestimmungen unter 1 c) bis f) Anwendung.

3. Diejenigen Gegenstände, deren Verladung oder Beförderung



jenigen Gegenstände, deren Beförderung aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist; 4. alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, deren wichtigste insbesondere (unter a—f) aufgezählt sind, — soweit nicht die Bestimmungen in Anlage B Anwendung finden.

„Ausgeschlossen“, d. h. unbedingt im Gegensatz zu B und unter allen Umständen verboten, selbst wenn sich der Absender zur Ausstellung eines Anerkennnisses und einer besonderen Erklärung im Sinne des (§ 58 Abs. 2) bereit erklärt. Denn soweit die Verf.-Ord. positive und ausdrückliche Vorschriften über die Annahme, Verpackungsart etc. enthält, greift das Ermessen der Bahnorgane hierüber nicht Platz. Auch besteht kein Unterschied zwischen Güter- und Personenzügen.

Nr. 1. „Diejenigen Gegenstände, welche dem Postzwange unterworfen sind.“ Diese sind deshalb vom Eisenbahntransport ausgeschlossen, weil die Postverwaltungen auf deren Beförderung ein ausschließliches Recht haben. (Endemann, R. d. Eisenb., S. 127 ff.) Das Gesetz über das Postwesen des deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871 (R.-G.-Bl. S. 347) §§ 1. 2. bestimmt: Die Beförderung 1. aller versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Briefe, 2. aller Zeitungen politischen Inhalts, welche öfter als einmal wöchentlich erscheinen, gegen Bezahlung von Orten mit einer Postanstalt nach anderen Orten mit einer Postanstalt des In- oder Auslandes auf andere Weise, als durch die Post, ist verboten. Hinsichtlich der politischen Zeitungen erstreckt dieses Verbot sich nicht auf den zweimeiligen Umkreis ihres Ursprungsortes. Wenn Briefe und Zeitungen (Nr. 1. u. 2.) vom Auslande eingehen und nach inländischen Orten mit einer Postanstalt bestimmt sind, oder durch das Gebiet des deutschen Reichs transitieren sollen, so müssen sie bei der nächsten inländischen Postanstalt zur Weiterbeförderung eingeliefert werden. Unverschlossene Briefe, welche in versiegelten, zugenähten oder sonst geschlossenen Packeten befördert werden, sind den verschlossenen Briefen gleich zu achten. (Vgl. Erl. des Reichsger. v. 7./14. Febr. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5. S. 401). Es ist jedoch gestattet, versiegelten, zugenähten oder sonst geschlossenen Packeten, welche auf andere Weise, als durch die Post befördert werden, solche unverschlossene Briefe, Facturen, Preiskurante, Rechnungen und ähnliche Schriftstücke beizufügen, welche den Inhalt des Pakets betreffen. Die Beförderung von Briefen und politischen Zeitungen gegen Bezahlung durch expresse Boten oder Fuhrn ist gestattet. Doch darf ein solcher Expresse nur von einem Absender abgeschickt sein und dem Postzwange unterliegende Gegenstände weder von Anderen mitnehmen, noch für Andere zurückbringen.

Vergl. Allg. Abf. Vorschr. § 29. Abs. 2. u. 3.

Nr. 2. „Diejenigen Gegenstände, welche — — sich zur Beförderung nicht eignen.“ Die hier bezeichneten Gegenstände sind nicht absolut und unbedingt von der Eisenbahnbeförderung ausgeschlossen, sondern nur insoweit, als der konkrete Transport Bahnen berührt, welche sich zur Beförderung von derartigen Gegenständen nicht eignen. Berührt der Transport solche Bahnen nicht, bewegt sich derselbe nur auf Bahnen, welche zur Beförderung dieser Transportobjekte geeignet sind, so ist dieselbe gestattet und kann vom Absender gefordert werden. (Verf.-Ord. § 6.)



Indeß ist die Vorschrift keine unbedingte. Gewisse Kategorien der, der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände können durch zweckmäßige Umhüllung, Verpackung, Verladung u. zum Transport geeignet gemacht werden und sind daher unter B des § 50 den bedingungsweise zugelassenen Gegenständen beigelegt. (Vergl. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 138.) Nr. 4 zählt unter litt a—f fünf Kategorien selbstentzündlicher und explosiver Gegenstände auf, jedoch, wie das Wort „insbesondere“ ergibt, nur beispielsweise, nicht erschöpfend. Vielmehr sind alle selbstentzündlichen und Explosiv-Stoffe ausgeschlossen, auch wenn sie nicht zu jenen fünf Kategorien gehören, soweit nicht die Bestimmungen in Anlage B Anwendung finden. Darüber, ob ein Gegenstand der Selbstentzündung oder Explosion unterworfen ist, entscheidet zunächst der abfertigende Beamte, im Zweifel nach Einholung des Gutachtens Sachverständiger. Gegen ungerechtfertigte Rückweisung des Transports, steht dem Absender der Beschwerde- und der Rechtsweg offen.

172) B. Als „bedingungsweise zur Beförderung zugelassen“ § 50 B. führt der § 50 in seinem zweiten Theile gleichfalls vier Kategorien auf, nämlich: 1. Die in der Anlage B der Verkl.-Ord. verzeichneten Gegenstände, <sup>Anlage B.</sup> 2. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten. 3. Diejenigen Gegenstände, deren Verladung oder Beförderung nach der Anlage und dem Betrieb einer der beteiligten Bahnen außergewöhnliche Schwierigkeit verursacht. 4. Lokomotiven, Tender und Dampfwagen, sofern sie auf eigenen Rädern laufen. Es sind also hier unter vier Nummern diejenigen Güter aufgeführt, die — wenn auch an sich zum Bahntransport ungeeignet — durch Beachtung gewisser Bedingungen, welche entweder vom Absender oder Empfänger oder der Bahn zu erfüllen sind, zur Beförderung geeignet gemacht und alsdann zugelassen werden können. Diese Bedingungen sind zum Theil in der Verkl.-Ord. selbst vorgeschrieben (Nr. 1 u. 4), zum Theil den Eisenbahnverwaltungen überlassen (Nr. 2 u. 3). Die bedingungsweise zugelassenen Gegenstände müssen sämmtlich als solche deklariert werden, wenngleich in der Anlage B zum § 50 dies nur bei einigen derselben ausdrücklich hervorgehoben ist. Denn ohne Deklaration würde die Eisenbahnverwaltung nicht wissen, welche besonderen (Verpackungs- u.) Vorschriften in Anwendung zu bringen sind bezw. wozu sie dem Absender gegenüber berechtigt und verpflichtet ist. Die Folgen unrichtiger und ungenauer Deklaration sind bestimmt (f. §. 53 Abs. 8 u. § 89 Verkl.-Ord.). Ferner sind allen derartigen Gegenständen besondere Frachtbriefe beizulegen (§ 52 Abs. 2 Verkl.-Ord., Thöl III. § 51 S. 99). Die Aufgabe der nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter (§ 50 B 1—4) als bahnlagernde Güter ist nicht zulässig. (Allg. Zuf.-Best. IV f. S. 218.) Wegen der Zulässigkeit der eilgutmäßigen Beförderung der im § 50 B der Verkl.-Ord. bezeichneten Güter f. Allg. Zuf.-Best. I. 3. §. 50 (S. 215, 216).

Die Allg. Abf.-Vorschr. bestimmen zusätzlich (§ 34 Abs. 13:) „Ob und inwieweit die Zusammenladung der in Anlage B der Verkl.-Ord.





einen außerordentlich und ungewöhnlich hohen Werth haben (Schott S. 322). Dahin gehören vornehmlich edle Metalle, wie Gold, Silber, ferner Juwelen, Diamanten und andere Edelsteine, kostbare Perlen, Uhren, Kunstgegenstände von ungewöhnlichem Werthe, Antiken 2c. Der Begriff läßt sich nach der Natur der Sache nicht näher definiren, der Richter wird daher im einzelnen Falle nach den thatsächlichen Verhältnissen, unter Berücksichtigung der Verkehrsanschauungen, die Entscheidung zu treffen haben. Jedenfalls ist der Gegensatz zu gewöhnlichen Handels- (Kaufmanns-) Gütern festzuhalten. Letztere können bloß deshalb, weil sie theuer sind, wie z. B. Seide, feine Gewebe, Delicateffen, schon nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauche, wie auch der ratio legis, nicht hierher gerechnet werden. Bei vielen Gegenständen hängt es lediglich von der Höhe und dem Werthe der darauf verwendeten Kunst 2c. ab, ob sie als Kostbarkeiten erscheinen oder nicht, z. B. echte oder gewöhnliche Spitzen, Delgemälde oder Deldruckbilder u. s. w. Andererseits ist es nicht gerade erforderlich, daß das Material, der Stoff, aus welchem die Sache besteht, ein besonders kostbarer sei (Silber, Gold, Edelsteine 2c.). Vielmehr können auch Gemälde, Statuen u. s. w. unter den Begriff der „Kostbarkeiten“ fallen, obwohl das Material, aus welchem sie gefertigt sind, ein billiges ist (v. Hahn II. S. 607. Reichsger. 30/9 1882 Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2. S. 354. 355.) „Selbstverständlich — führt das Reichsgericht aus — ist nicht jedes Delgemälde als solches eine Kostbarkeit. Die Klägerin hat aber dadurch, daß sie im Frachtbrief den Inhalt der Kiste als Delgemälde bezeichnet hat, der Vorschrift des Art. 395 Abs. 2 nicht genügt. Andererseits kann nicht für richtig erachtet werden, nur Gegenstände, deren Stoff besonders werthvoll sei, seien Kostbarkeiten. Nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch umfaßt dieser Ausdruck nicht bloß solche Gegenstände, sogenannte Pretiosen, und eine einschränkende Auslegung des Gesetzes erscheint um so weniger gerechtfertigt, als dessen Grund entschieden dagegen spricht. Offensichtlich soll nach der Absicht des Gesetzgebers dem Frachtführer, wenn ein im Verhältnisse zu seinem Umfang und Gewicht besonders werthvolles Gut zur Beförderung übergeben wird, hiervon Kenntniß gegeben werden, damit er im Stande ist, entsprechende größere Vorsichtsmaßregeln anzuwenden. Dieser Grund des Gesetzes trifft zu, mag der Stoff oder der Kunstwerth des Frachtguts ein besonders hoher sein, und es ist davon auszugehen, daß ein Delgemälde, auch wenn es an sich nicht aus kostbarem Stoff gefertigt ist, mit Rücksicht auf seinen Kunstwerth als Kostbarkeit erscheinen kann. Der Klägerin war die Möglichkeit, daß von ihr übergebene Gut als Kostbarkeit zu bezeichnen und hierdurch der Vorschrift des Art. 395, Abs. 2 zu genügen, nicht benommen. War aber das Gut eine „Kostbarkeit“, so mußte dieser Vorschrift Genüge geschehen, widrigenfalls Klägerin jeden Anspruch auf Schadenersatz verlustig wurde.“ (Reichsger. 7./3. 1885. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3. S. 410).

„Kunstgegenstände“ sind hiernach alle Werke der bildenden Kunst, welche durch eine künstlerische Gestaltung — im Gegensatz zur handwerks- oder fabrikmäßigen — ein besonders hoher Werth innewohnt. Nicht auf den Stoff kommt es hier an, sondern auf den Kunstwerth. „Antiquitäten“ sind solche Gegenstände, welche durch ihr Alter und ihre Beschaffenheit ein histo-



betheiligten Bahnen (s. oben Anm. 171 S. 220) außergewöhnliche Schwierigkeiten bereiten, d. h. solche, denen die gewöhnlichen Betriebseinrichtungen (Verladevorrichtungen, Personal, Betriebsmittel) nicht gewachsen sind, bezw. welche außerordentliche Anstrengungen zur Folge haben. Ob dies der Fall, ist nach dem Ermessen der übernehmenden Verwaltung (v. Sahn II. S. 708) zu beurtheilen, event. tritt richterliche Feststellung ein. Die Beförderungsbedingungen sind bei derartigen Gütern nicht reglementarisch vorgeschrieben, sondern in jedem einzelnen Falle besonders zu vereinbaren (also bezüglich der Lieferfrist, Fracht, Verladungsweise etc.), dürfen aber die gesetzlichen Haftpflichtnormen nicht verletzen.

Vergl. hierzu die Allg. Zus. Best. III zum § 50 Verk. Ord. (s. oben S. 218).

Nr. 4. Lokomotiven, Tender und Dampfwagen, sofern sie auf § 50 B eigenen Rädern laufen. Diese Kategorie fehlte dem alten Reglement. Sie Nr. 4. ist in die Verk.-Ord. im Interesse der Betriebssicherheit neu aufgenommen (Erlaut. d. R.-E.-B.-V. § 50. Schwab, Neuer. S. 27). Obligatorisch ist, 1) daß sie sich in tariffähigem Zustande befinden und 2) daß sie von einem sachverständigen Beauftragten des Absenders begleitet sind, — Erfordernisse, deren Feststellung freilich für die Annahme-Abfertigungsstelle zumeist mit großen Schwierigkeiten verknüpft sein wird und leicht zur Quelle von Streitigkeiten werden kann.

Die Straf- und Haftbestimmungen für denjenigen, der die im § 50 A Nr. 4 und in der Anlage B aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder die in der Anlage B gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe außer Acht gelassen hat, sind im § 53 Abs. 8 und im § 89 Verk.-Ord. enthalten.

## § 51.

### Inhalt des Frachtbriefes.<sup>173)</sup>

(1) Jede Sendung muß von einem Frachtbrief begleitet sein,<sup>174)</sup> welcher folgende Angaben enthält:<sup>175)</sup>

a) Ort und Tag der Ausstellung.<sup>176)</sup>

b) Die Bezeichnung der Versandstation.<sup>177)</sup>

I. Die Bezeichnung der Versandstation erfolgt von dieser durch Abstempelung des Frachtbriefes mit dem Tagesstempel der Abfertigungsstelle.

c) Die Bezeichnung der Bestimmungsstation und der Bestimmungsbahn, den Namen und den Wohnort des Empfängers sowie die etwaige Angabe, daß das Gut bahnlagernd gestellt ist.<sup>178)</sup> Bei Versendung von Gütern nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen oder nach Eisenbahnstationen, welche für den Güterverkehr nicht eingerichtet sind, ist vom Absender die Eisen-



§ 81 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen.<sup>183)</sup>

VI. Bei Inanspruchnahme eines solchen Ausnahmetarifs mit beschränkter Haftung ist in den Frachtbrief der Vermerk: „Es wird die Anwendung des Ausnahmetarifs . . . . . verlangt“ an der für „Sonstige zulässige Erklärungen“ vorgesehenen Stelle einzutragen.

f) Die Angabe des etwa deklarirten Interesses an der Lieferung (§§ 84 ff.).<sup>184)</sup>

g) Die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern ist (§ 56).<sup>185)</sup>

VII. (1) Als eine solche Angabe gilt für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht die Aufgabe mit Frachtbrief (Anlage C), für die Beförderung in Eilfracht die Aufgabe mit Eilfrachtbrief (Anlage D). Wird die Beförderung mit denjenigen Zügen gewünscht, mit welchen die Bestimmungsstation am schnellsten erreicht wird (s. § 4 der Allgemeinen Tarifvorschriften), so ist solches im Eilfrachtbriefe an der für „Sonstige zulässige Erklärungen“ vorgesehenen Stelle durch den Vermerk „Schnellzugsgut“ zu beantragen.

(2) Das Verlangen der Beförderung einer Sendung auf einem Theile der Strecke als Eilgut, auf einem anderen Theile als Frachtgut oder auf einem Theile als Schnellzugsgut und auf dem anderen Theile als Eilgut oder Frachtgut ist unzulässig.

h) Das genaue Verzeichniß der für die zoll- oder steueramtliche Behandlung oder die polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere (§ 59).<sup>186)</sup>

i) Den Frankaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses (§ 61).<sup>187)</sup>

VIII. Der Frankaturvermerk ist an der im Frachtbriefe hierfür vorgesehenen Stelle einzutragen und zwar:

1. bei Vorausbezahlung der Fracht mit dem Worte „frei“;
2. bei Vorausbezahlung der Fracht einschliesslich Zoll mit den Worten „frei einschliesslich Zoll“;
3. bei Vorausbezahlung des Zolls ohne gleichzeitige Vorausbezahlung der Fracht mit den Worten „frei Zoll“;
4. bei Theilfrankaturen durch Einstellung des Betrages der letzteren.



- n) Den etwaigen Antrag auf Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikats oder eines Aufnahmescheins (§ 54).<sup>192)</sup>

XIII. Wird die Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikats gewünscht, so ist dies durch Eintragung des Wortes „Ja“ an der im Frachtbriefe hierfür vorgesehenen Stelle zum Ausdruck zu bringen.

(2) Die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefes sowie die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe ist unzulässig, sofern dieselben nicht durch die Verkehrs-Ordnung für statthaft erklärt sind.<sup>193)</sup>

XIV. Etwa in den Frachtbriefen enthaltene besondere Vorschriften über die Verladungs- und Beförderungsweise, z. B. „Tonnen aufrecht zu stellen“ oder „Gut vor Sonne zu schützen“ haben für die Eisenbahn keine Verbindlichkeit.

XV. Vorschriften, welche das Ausladen des Gutes oder das Abhängen des Wagens auf einer Station vor der im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsstation bezwecken, sind unzulässig.

XVI. (1) Alle in die Frachtbriefe vom Absender einzutragenden Angaben und Erklärungen müssen mit Tinte und in deutscher oder lateinischer Schrift deutlich ge- und unterschrieben sein.

(2) Die Anwendung anderer Schriftzeichen ist unzulässig. Jede der erforderlichen Angaben und zulässigen Erklärungen kann statt in handschriftlicher Ausfertigung auch gedruckt angebracht werden.

XVII. Frachtbriefe, welche theilweise versiegelt oder verschlossen, sowie solche, welche abgeändert sind, werden nicht angenommen. (Siehe auch Zusatzbestimmung V und XII.)

<sup>173)</sup> Daß H.-G.-B. erfordert weder für die Gültigkeit des Frachtvertrages, noch zum Beweise seines Inhalts eine schriftliche Abfassung oder die Ausstellung einer Urkunde. Aber die Ausstellung einer solchen ist üblich. (R.-D.-H.-G.-Entsch. Bd. 12 S. 196.) Sie wird im Verlehere als „Frachtbrief“ bezeichnet. Der Frachtbrief ist ein vom Absender an den Empfänger gerichtetes offenes Begleitschreiben, welches bis zur Ankunft des Gutes am Bestimmungsort in der Hand des Frachtführers verbleiben und dort zusammen mit dem Gute an den Empfänger abgeliefert werden soll und den Abschluß sowie den Inhalt des Frachtvertrages, die Bedingungen desselben u. zum Gegenstande hat. (Goldschmidt S. 733. Thöl III S. 17.)

Daß H.-G.-B. (Art. 391) bestimmt, daß der Frachtbrief als Beweis über

den Vertrag zwischen dem Frachtführer und dem Absender dient. Zwar bildet der Frachtbrief nicht das alleinige Beweismittel für den Vertragsinhalt. Aber er macht doch — in Ermangelung anderer Beweismittel — an sich Beweis über den Inhalt des Frachtvertrages für und gegen die Betheiligten. (v. Hahn II S. 580. Schott S. 299.) Die Beweiskraft kann aber freilich sowohl durch ausdrückliche, dieselbe beschränkende Klauseln im Frachtbriefe, wie auch durch Gegenbeweis gegen den positiven Inhalt des Frachtbriefes beschränkt oder beseitigt werden. Da der Frachtvertrag gesetzlich einer bestimmten Form nicht bedarf, so würden — Mangels einer besonderen Abrede — weder Absender noch Empfänger befugt sein, die Ausstellung eines Frachtbriefes zu verlangen. Im Verkehrsinteresse ist jedoch diese Befugniß dem Frachtführer gesetzlich verliehen worden. Daß H.-G.-B. (Art. 391) bestimmt, daß der Frachtführer die Ausstellung eines Frachtbriefes verlangen kann. Daraus folgt, daß der Absender eine gleiche gesetzliche Befugniß an sich nicht hat. Aber auch der Frachtführer darf nur die Ausstellung, nicht die Unterzeichnung des Frachtbriefes vom Absender verlangen. Es genügt gemäß Art. 392 Ziff. 3 H.-G.-B. die bloße Bezeichnung des Namens des Absenders im Frachtbriefe, und zwar entweder geschrieben, gestempelt oder gedruckt. Die bloße Ausstellung seitens des Absenders genügt aber nicht, um gegen den Frachtführer Beweis zu machen, es muß vielmehr noch irgend eine Willenserklärung des Frachtführers hinzukommen, aus welcher sich mit Sicherheit sein Einverständnis mit dem Inhalte des Frachtbriefes ergibt. Diese Erklärung ist an eine Form nicht gebunden, sie kann ausdrücklich oder stillschweigend durch konkludente Handlungen erfolgen. Eine solche liegt in der anstandslosen Annahme des vom Absender ausgestellten Frachtbriefes.

Im H.-G.-B. (Art. 392) ist der gewöhnliche und wesentliche Inhalt des Frachtbriefes bezeichnet. Diese Angabe ist an sich nur instruktiver, nicht obligatorischer Natur. (Goldschmidt I 2, S. 737 Nr. 7, 8. v. Hahn II S. 82.) Ein Frachtbrief, welcher weniger enthält, verliert seinen Charakter als Frachtbrief nicht (Endemann, H.-R. S. 720 Nr. 7.), aber er kann an seiner Beweiskraft Einbuße erleiden im Vergleiche mit dem nach Art. 392 H.-G.-B. vollständigen Frachtbrief. Nur insofern, als Art. 392 H.-G.-B. zur Ergänzung des Art. 391 Abs. 2 dient, ist er dispositiver Natur, d. h. bezeichnet er den Inhalt des Frachtbriefes, welchen der Frachtführer gesetzlich zu verlangen befugt ist, wenn er sich nicht vertragsmäßig mit Geringerem begnügt hat. (Thöl III S. 15.) Nach dem H.-G.-B. (Art. 392) enthält der Frachtbrief 1) die Bezeichnung des Gutes nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen; 2) den Namen und Wohnort des Frachtführers; 3) den Namen des Absenders; 4) den Namen dessen, an welchen das Gut abgeliefert werden soll; 5) den Ort der Ablieferung; 6) die Bestimmung in Ansehung der Fracht; 7) den Ort und Tag der Ausstellung; 8) die besonderen Vereinbarungen, welche die Parteien etwa noch über andere Punkte, namentlich über die Zeit, innerhalb welcher der Transport bewirkt werden soll, und über die Entschädigung wegen verspäteter Ablieferung getroffen haben.

Im Wesentlichen anschließend an diese Bestimmungen des H.-G.-B. enthält die Verf.-Ord. § 51 Vorschriften über die Pflicht des Absenders



zur Beifügung eines Frachtbriefes für jede Sendung und im Zusammenhange damit über Inhalt, Form und Beweiskraft desselben sowie über die Haftung für die Frachtbriefangaben.

174) Abs. 1 bestimmt im Eingange zunächst grundsätzlich, daß jede <sup>§ 51.</sup> Sendung von einem Frachtbriefe begleitet sein muß. Der Abs. 1. Absender ist darnach verpflichtet, jeder Sendung einen Frachtbrief beizufügen. Die Ausstellung ist obligatorisch. Jede Sendung muß von einem Frachtbrief von bestimmtem Inhalt (Anm. 175) und in vorgeschriebener Form (§ 52 Anm. 194) begleitet sein. Damit ist lediglich von dem durch Art. 391 Abs. 2 H.-G.-B. jedem Frachtführer gegebenen Rechte Gebrauch gemacht. (S. 230.) Der rechtlichen Natur der Verk.-Ord. gemäß ist jedoch ein Eisenbahnfrachtvertrag ohne Frachtbrief oder ohne vorgeschriebenen Frachtbrief nicht ungültig. Denn die Verk.-Ord. — als eine lediglich den Eisenbahnen erteilte Verwaltungsvorschrift — stellt nur Vertragsnormen auf, unter denen diese zur Uebernahme von Transporten sich erbieten (S. 19, 20). Die Annahme anderer Frachtbriefe ist also zwar nicht ausgeschlossen und macht den Eisenbahnfrachtvertrag nicht ungültig, aber die Eisenbahnen können und müssen die Beförderung von Gütern ohne vorgeschriebenen Frachtbrief verweigern, und zwar sowohl Mangels der gehörigen Form, wie Mangels des bestimmungsmäßigen Inhalts. Hat die Bahn aber die Beförderung ohne Frachtbrief übernommen, so hat sie dadurch stillschweigend darenin gewilligt, daß der Absender von ihren Vertrags- (Reglements-) Normen abweicht, mithin mit ihm, da der Frachtbrief keine Essentiale des Frachtvertrages ist, auch ohne Frachtbrief einen gültigen Vertrag abgeschlossen. Nur spricht in einem solchen Falle keine Vermuthung dafür, daß der Transport unter den Bedingungen der Verkehrs-Ordnung übernommen worden sei. Die Transportbedingungen müssen daher auf andere Weise dargethan werden. (Schott, S. 300 und Note 25. R.-D.-H.-G. vom 24. September 1875, Zeitg. d. Ver. 1875 S. 989.) Sind in Form oder Inhalt abweichende Frachtbriefe angenommen, so muß die Annahmehahn, wie auch jede folgende, das Gut mit demselben Frachtbriefe übernehmende Bahn (Art. 401 H.-G.-B.) die Angaben des Frachtbriefes gegen sich gelten lassen. (Schott, S. 307, Ruckdeschel, S. 61.)

175) Für den Inhalt des Eisenbahnfrachtbriefes ist eine Reihe von Angaben vorgeschrieben, welche die Eisenbahn vom Absender verlangen kann, <sup>§ 51.</sup> jedoch nur insoweit, als für den konkreten Fall die erforderlichen Angaben Abs. 1. überhaupt erforderlich sind. Dieselben haben daher zum Theil nur eventuale Natur (z. B. das Verzeichniß der Zoll- u. Papiere § 51 lit. h. bei einer nicht zollpflichtigen Sendung.) Auch bedürfen die vom Absender zu machenden Angaben noch in mehreren Beziehungen der Ergänzung durch die Eisenbahn, z. B. das abgerundete Gewicht, die Wagenummer (außer im Fall des § 56 Abs. 2 Satz 2 Verk.-Ord.), Frachtkartenummer, Stempel der Versandstation, Wiegestempel, Stempel der Empfangsstation, Betrag der Frankatur, die Nota (i. § 52 Abs. 6 Verk.-Ord.), so daß der vollständige Frachtbrief sich aus beiderlei Angaben zusammensetzt.

Die Allg. Abs.-Vorschr. § 39 Abs. 3 erfordern in formaler Beziehung, daß sämtliche Eintragungen in den Frachtbrief mit Tinte oder Tintenstift



natür. u. als den Empfänger, d. h. denjenigen, der das Gut empfangen, an den es abgeliefert werden soll. Dieser muß also eine bestimmte, namentlich bezeichnete Person sein. Als solche gelten auch Handlungsfirmer, Vorstände von Gesellschaften, Behörden (s. auch Allg. Zus.-Best. II.) Auch der Absender selbst kann als Empfänger bezeichnet, d. h. beide können identisch sein; nicht aber ist die Bezeichnung „an Ordre“ statthaft. Vorname und Stand des Empfängers sind anzugeben, soweit dies zur richtigen Ablieferung erforderlich. Frachtbriefe, welche an die Güterabfertigungsstelle der Empfangsstation gerichtet sind, können zurückgewiesen werden (Allg. Zus.-Best. III S. 226) lit. c. verlangt nur die Bezeichnung des Namens und Wohnorts (Domizils) des Empfängers, nicht die Unterschrift. Die Bezeichnung kann daher entweder vom Absender oder von jedem Dritten (auch den abfertigenden Eisenbahnorganen) in dessen Namen in den Frachtbrief eingetragen sein. Sie kann geschrieben, lithographirt, gedruckt, gestempelt, überhaupt in jeder beliebigen, wenn nur deutlich erkennbaren Form angebracht sein, sie kann ferner die im Geschäftsverkehre gebräuchlichen und bekannten Abkürzungen haben. Ist der Empfänger eine Firma, so ist dieselbe vollständig nebst dem Geschäftsdomizil anzugeben.

Die Eisenbahn hat, insoweit nicht Spezial-Reglements ein Anderes vorschreiben, nach der Art und dem Wesen ihres Verkehrs prinzipiell nicht die Pflicht, dem Empfänger das Gut in seine Wohnung zuzuführen (Verf.-Ord. § 68), derselbe ist vielmehr gehalten, das Gut von der Bestimmungsstation abzuholen. Als Ort der Ablieferung gilt daher auch nach § 66 Abs. 3 an sich die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation. Die Vorschrift, daß im Frachtbrief die Bezeichnung des Empfängers nach Namen und Wohnort zu bezeichnen sei, hat somit in erster Reihe nicht den Zweck, die Eisenbahn zur Zuführung des Guts nach dem Wohnort des Empfängers zu verpflichten, sondern der Eisenbahn als Frachtführerin den Adressaten bekannt zu geben. Der Eisenbahn wird durch diese Angabe vom Absender der Dritte bezeichnet, an welchen sie vertragsmäßig das Gut abzuliefern hat. Sie wird dadurch in den Stand gesetzt, diesem nach der Ankunft des Guts auf der Bestimmungsstation hiervon Kenntniß zu geben (ihm das Gut zu „avisiren“), (§ 68 Abs. 1. 2.) und berechtigt und verpflichtet, sobald er sich zur Empfangnahme meldet, gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfangs den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen (§ 66 Abs. 1). — Nur da, wo die Spezial-Reglements die Zuführung in das Haus bezw. Geschäftslokal des Empfängers vorschreiben, dient die Wohnungsangabe auch dazu, der Eisenbahn die Erfüllung dieser Pflicht zu ermöglichen. Das Frachtbrief-Formular enthält im Eingange beginnend mit dem Worte „An“ diejenige Stelle, wo der Name und der Wohnort des Empfängers einzutragen ist.

Die Allg. Abs.-Vorschr. § 27 Abs. 8—12 u. 26 bestimmen hierzu: Der Name und Wohnort des Empfängers muß so deutlich und genau angegeben sein, daß Verwechselungen nicht vorkommen können. Namentlich ist bei Sendungen nach größeren Städten zur Vermeidung von Verwechselungen, besonders bei häufig vorkommenden Familiennamen, auf die Angabe der



sich von selbst ergebenden und aus ihrem Namen ersichtlichen Eigenschaften (Flüchtigkeit, Zerbrechlichkeit) zu deklariren. So ist es z. B. nicht seine Pflicht, notorisch zerbrechliches Frachtgut (Glas etc.) als zerbrechlich besonders zu deklariren.

Mangelhafte, absichtlich oder versehentlich unrichtige Angaben des Inhalts befreien die Eisenbahn von der Vertretung für allen daraus erwachsenden Schaden in der Beförderungsart, Behandlung des Guts etc. und verpflichten andererseits den Absender — abgesehen von der Nachzahlung der etwaigen Frachtdifferenz und dem Ersatze des entstandenen Schadens sowie den durch strafgesetzliche und polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — einen Frachtzuschlag an die am Transporte beteiligten Eisenbahnen zu zahlen, dessen Höhe sich nach § 53 Abs. 8—10 der Verf.-Ord. bestimmt. Vergl. ferner noch betreffs der Beweisraft der Frachtbriefangabe über Gewicht und Anzahl der Stücke bei selbstverladenen Gütern: § 54 Abs. 4 Verf.-Ord.

Die Bezeichnung nach dem Gewicht schreibt die Angabe der Schwere des Frachtguts nach dem geltenden Gewichtssystem (Kilogramm) vor. Die Angabe des Gewichts kann bezw. muß ersetzt werden durch eine den besonderen Vorschriften der Versandstation entsprechende Angabe. Wenn also nach den besonderen Vorschriften der Versandstation gewisse Arten von Gütern statt des Gewichts oder neben dem Gewichte nach der Stückzahl, nach dem Längen- oder Raummaß, nach Gebinden etc. zu bezeichnen sind, so sind diese Vorschriften zu beobachten. Auch hier zieht mangelhafte, absichtlich oder versehentlich unrichtige Deklaration die oben bezeichneten Folgen nach sich (§ 53 Abs. 8—10). Auch bestimmen die Allg. Zus.-Best. V: daß Abänderungen der Gewichtangaben nur zugelassen werden, wenn sie in Worten wiederholt sind und wenn denselben die Unterschrift des Absenders beigelegt ist.

Bei Stückgut tritt außerdem noch hinzu: 1. die Angabe der Anzahl der auf einen Frachtbrief verladenen Güter (Kisten, Tonnen etc.) 2. die Angabe der Verpackungsart. Bei Angabe der Verpackungsart ist ein möglichst bezeichnender Ausdruck zu wählen (Faß, Sack, Korb), nicht der allgemeine Ausdruck „Kollo“; 3. die Angabe des Zeichens und der Nummer der Frachtstücke. Diese Angabe ist deshalb nothwendig, weil im Eisenbahnverkehre häufig Güter von ganz gleicher Qualität und Quantität nach denselben Bestimmungsorten gehen und für diesen Fall das Zeichen (Signum) und die Nummer des Gutes ein wesentliches Unterscheidungsmittel bildet. Unter „Zeichen“ ist jedes äußerlich sichtbare, auch auf dem Gute bezw. seiner Verpackung angebrachte besondere Merkmal zu verstehen, durch welches das betreffende Gut von anderen behufs Unterscheidung kenntlich gemacht werden soll. Ist das Zeichen nur im Frachtbriefe, nicht aber auf dem Gute enthalten, so würde es selbstverständlich seinen Zweck verfehlen. Das Zeichen kann in Buchstaben, Figuren, Stempeln, Firmenzeichen, Schutzmarken etc. bestehen. Nur muß es den Charakter eines eigens zum Zwecke der Bezeichnung dem Frachtbriefe und Gute beigelegten Merkmals tragen. Daher sind die bloßen Angaben einer eigenthümlichen Verpackungsart oder Gestalt des Gutes oder Bezeichnungen wie: Glas! Vorsicht! Zündstoff! etc. oder einfache Striche, Kreuze, Kreise u. dergl. nicht als hinlängliche Merkzeichen anzusehen, außer



181) Satz 2 gewährt der Eisenbahn das Recht, auch bei Wagenladungs-<sup>§ 51.</sup>gütern, — für welche nach Satz 1 als Regel nur die Bezeichnung<sup>Abf. 1</sup> nach Inhalt und Gewicht vorgeschrieben ist (Anm. 180 S. 234) — die de-<sup>lit. d.</sup>taillirten Angaben, welche für Stückgut bestimmt sind, d. h. Anzahl, Art der<sup>Satz 2.</sup>Verpackung, Zeichen und Nummer (Anm. 180 S. 235) zu verlangen. Voraus-  
setzung ist aber, daß die bezüglichen Frachtstücke derartige spezielle Bezeich-  
nungen zulassen, wobei auf die Signirungsvorschriften des § 58 Abs. 4  
(Anm. 248) verwiesen ist. Hierüber entscheidet zunächst das Ermessen der  
Abfertigungsstelle, event. der Richter. Die Eisenbahn ist zu dem qu. Ver-  
langen berechtigt, aber nicht verpflichtet. Auch wird ein derartiges Verlangen  
generell publizirt werden müssen, da anderenfalls bei beliebiger Anforderung  
im einzelnen Falle außerordentliche Verzögerungen in der Abnahme der  
Güter zum Nachtheile des Publikums erfolgen würden.

182) Die Bestimmung, daß die in der Anlage B aufgeführten Gegen-<sup>§ 51.</sup>stände unter der daselbst gebrauchten Bezeichnung in den Frachtbrief aufzu-<sup>Abf. 1</sup>nehmen sind, ist obligatorisch; sie dient dazu, die Abfertigungsstelle darauf<sup>lit. d.</sup>hinzuweisen, daß es sich um nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene<sup>Satz 3.</sup>Güter handelt — was bei anderweitigen verschiedenartigen Bezeichnungen  
häufig nicht erkennbar sein würde.

183) Sodann ist bestimmt, daß der Absender lit. e seinem Verlangen<sup>§ 51.</sup> in Betreff der Anwendung von Ausnahmetarifen unter den im<sup>Abf. 1</sup> § 81 für zulässig erklärten Bedingungen im Frachtbrief Ausdruck geben muß.<sup>lit. e.</sup> Dies ist aber nur eine Eventualangabe, d. h. nur für den Fall erforder-  
lich, daß der Absender die Anwendung von Ausnahmetarifen überhaupt be-  
gehrt. Das Frachtbriefformular sieht eine besondere Stelle hierfür nicht vor.  
Die Allg. Zus.-Best. VI (S. 227) bestimmen die Eintragung eines bezüg-  
lichen Vermerks an der für „Sonstige zulässige Erklärungen“ vorgesehenen  
Stelle. Spricht der Absender das Verlangen nach der Anwendung dieser  
Ausnahmetarife im Frachtbriefe in der bezeichneten Rubrik nicht aus, so wird  
zwar der bezügliche Ausnahmetarif — falls die Bedingungen dafür vorliegen  
— dennoch in Anwendung zu bringen sein (§ 60, 61). Aber den Absender  
treffen die Nachtheile, die sich aus der in Folge der Unterlassung dieser An-  
gabe etwa irrig erfolgten Berechnung der Fracht ergeben.

184) Ferner ist erforderlich lit. f: die Angabe des etwa deklarirten<sup>§ 51.</sup>Interesses an der Lieferung — gleichfalls wie bei e eine Eventual-<sup>Abf.</sup>angabe für den Fall, daß der Absender das Lieferungsinteresse überhaupt<sup>lit.</sup>deklariren will. Der Hinweis auf die §§ 84 ff. deutet an, daß sowohl das  
deklarirte Interesse im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschä-  
digung (§ 80, 83), wie im Falle der Verspätung (§ 86) gemeint ist. Die  
Berl.-Ord. unterscheidet nicht zwischen Werth- und Lieferfrist-Interessen-De-  
klaration, kennt vielmehr für beide Fälle nur eine Deklaration: die Dekla-  
ration des Interesses an der Lieferung (s. § 80 und § 84). Diese Deklara-  
tion gilt sowohl für die Fälle der §§ 80, 83, wie für die des § 86.  
Der § 84 Berl.-Ord., welcher demgemäß auch für § 86 gilt — setzt fest,  
daß die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung deklarirt wird,  
im Frachtbriefe an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben





zulässige Erklärungen“, in welcher: „Steueramtliche Behandlung, Verzeichniß der Begleitpapiere und Bleiverschlüsse 2c.“ besonders hervorgehoben sind.

Die Vorschrift unter h schließt stillschweigend das Präjudiz in sich, daß die Eisenbahn für Begleitpapiere nicht zu haften hat, welche im Frachtbriefe nicht verzeichnet sind. Ferner ist aus jener Vorschrift ersichtlich, daß die Begleitpapiere der Eisenbahn mit dem Frachtbriefe offen (nicht verschlossen) übergeben werden müssen. Denn die Bahn hat als die nach den meisten Zollgesetzen zunächst verantwortliche, wenn auch nicht die Pflicht (§ 59 Abs. 2), so doch das Recht, die Begleitpapiere bei der Uebergabe zu prüfen. (Vergl. Allg. Abf.-Vorschr. § 28 Abs. 7.) Sie kann daher verlangen, daß ihr dieselben offen übergeben werden, weil sie sich anderenfalls von der Genauigkeit des Verzeichnisses im Frachtbriefe nicht würde überzeugen können. Auch genügt das Verzeichniß der Begleitpapiere im Frachtbriefe hierzu nicht, da dasselbe nicht so speziell gehalten zu sein braucht, um auf dieser Grundlage die Prüfung der Vorschriftsmäßigkeit der Begleitpapiere vornehmen zu können.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 28 Abs. 1 bestimmen: „Die Güter-Abfertigungsstelle hat darauf zu achten, daß dem Frachtbriefe diejenigen Begleitpapiere beigegeben und in dem Frachtbriefe an der hierfür vorgesehenen Stelle verzeichnet werden, welche zur Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Polizei- und statistischen Vorschriften erforderlich sind;“ und § 23 Abs. 5: „Güter, welche unter Zoll- oder Steuer-Kontrolle stehen, sind nur dann anzunehmen, wenn die äußere Beschaffenheit mit den Angaben in den Begleitpapieren übereinstimmt und der zollamtliche Verschuß — Plombe, Siegel, Vorlegeschloß 2c. — unverletzt ist.“ (Vergl. noch § 28 Abs. 2 ff. § 27 Abs. 7 l. c.)

187) Die Nothwendigkeit der Angabe lit. i: des Frankaturvermerks § 51. — einer Eventualangabe „im Falle der Vorausbezahlung der Fracht Abs. 1. oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses“ — ergibt sich aus den lit. i. Bestimmungen des § 61, auf welchen auch in Parenthese besonders hingewiesen ist. Nach § 61 Abs. 1 werden die Frachtgelder entweder bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt (Franko-Fracht) oder sie gelten als auf den Empfänger angewiesen (unfrankirte Fracht), welcher gemäß § 67 Abs. 1 im letzteren Falle die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge gegen Empfang des Gutes zu zahlen hat. Wenn im Falle der Frankirung der Betrag der Gesamtfracht beim Versand nicht genau bestimmt werden kann, so kann die Versandbahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages, d. h. einen Frankatur-Vorschuß fordern (§ 61 Abs. 3). Sowohl zur Orientirung der Eisenbahn über die Art der Frachtzahlung (ob frankirt oder unfrankirt), sowie zur Information des Empfängers ist hiernach die Angabe des Frankaturvermerks erforderlich, für welche das Frachtbriefformular auf der linken Seite unten unter der Rubrik „Nachnahme“ und neben dem Ausstellungsdatum und der Unterschrift des Absenders eine besondere Rubrik: „Frankaturvermerk des Absenders“ enthält.

Die Allg. Zus.-Best. VIII (S. 227) bestimmen die verschiedenen Modalitäten der Eintragung des Frankaturvermerks. Vergl. auch Allg. Abf.-Vorschr. § 27 Abs. 21.



Interessenten für die nachgewiesene Differenz schadensersatzpflichtig. Vergl. hierzu die Allg. Zuf.-Best. XI u. XII (S. 228).

191) Während für die Angabe der Versandbahn und des Empfängers die bloße Bezeichnung derselben genügt, ist für die Angabe des Absenders prinzipiell nach lit. m die Unterschrift mit seinem Namen oder seiner Firma, sowie die Angabe seiner Wohnung für erforderlich erklärt. Doch kann an Stelle der Unterschrift, die gedruckte oder gestempelte Zeichnung der Unterschrift des Absenders treten. Es ist also fakultativ in das Ermessen des Absenders gestellt, ob er den Frachtbrief mit seiner Unterschrift oder einer gedruckten oder gestempelten Zeichnung seines Namens versehen will. In beiden Fällen tritt noch die Angabe der Wohnung des Absenders hinzu. Nur eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung ist aber gestattet. Eine bloß (von dritter Hand) geschriebene oder lithographirte u. Namenszeichnung ist ausgeschlossen. Die gestempelte oder gedruckte ist neben der Unterschrift in das Belieben des Absenders gestellt. Die Eisenbahn darf also von ihm eine Unterschrift nicht verlangen, wenn sein Name sich gestempelt oder gedruckt auf dem Frachtbriefe befindet. Das Frachtbriefformular sieht am Schluß die „Unterschrift des Absenders“ ausdrücklich vor. Als Absender kann nur eine physische oder juristische Person (oder Firma) auf dem Frachtbrief bezeichnet werden.

Die Allg. Zuf.-Vorschr. § 27 Abs. 24, 25, 33, 34 bestimmen hierzu: Der Frachtbrief ist durch eine bestimmte, namentlich bezeichnete Person, als welche auch Behörden, Gesellschaftsvorstände und Handelsfirmen gelten, zu unterzeichnen. Der Firmeninhaber hat lediglich die Firma, der Prokurist neben der letzteren den sein Verhältniß zu derselben kennzeichnenden Vermerk („pp. — per procura“) und seinen Namen, der Handlungsbevollmächtigte dagegen seinen Namen mit dem Vermerk „Als Bevollmächtigter der Handlung N. N.“ zu unterzeichnen. Die von Behörden und Gesellschaftsvorständen ausgestellten Frachtbriefe müssen mit deren Firma unterzeichnet sein. Im Uebrigen ist die Frachtbriefunterzeichnung „für (pro) N. N.“ nicht als genügend anzuerkennen. Ist der Auftraggeber am Stationsorte, wo er die Güter aufgibt, nicht ansässig, so hat er der Unterschrift seinen Wohnort beizufügen. In größeren Städten ist bei nicht bekannten Absendern darauf hinzuwirken, daß sie ihrer Unterschrift die Wohnung beifügen. Werden auf mündlichen Antrag Frachtbriefe bahnseitig ausgestellt, so sind sie gleichwohl von dem Absender zu unterschreiben; bei schriftlichem Antrage ist der Frachtbrief mit dem Namen des ausstellenden Beamten und dem Zusage: „im schriftlichen Auftrage des N. N.“ zu unterzeichnen, der Antrag aber aufzubewahren. Vergl. hierzu Zuf.-Best. I zu § 53 der Verk.-Ord. S. 251 (Zuf.-Best. für die Preuß. Staatsbahnen: „Anträgen auf bahnseitige Ausstellung von Frachtbriefen ist gegen Erhebung der tarifmäßigen Gebühr zu entsprechen;“) f. jedoch über die Frage der rechtlichen Zulässigkeit dieser Vertretung: Anm. 199 S. 250 Schreibunkundige machen statt der Namensunterschrift ihre Handzeichen, welche von einer dritten Person — also nicht vom annehmenden Beamten — zu beglaubigen sind.



die den Bestimmungen der internationalen Reblaus-Konvention entsprechende Erklärung und amtliche Bescheinigung aufzunehmen.

Für statthaft erklärt sind durch die Verkehrsordnung folgende Erklärungen im Frachtbriefe: a) Einverständniß mit der Uebernahme bis zur thunlichen Verladung (§ 55 Abs. 2); b) Anerkennung des Fehlens oder der Mängel der Verpackung (§ 58 Abs. 2); c) Verlangen der bahnamtlichen Nachwiegung oder Feststellung der Stückzahl; d) Bezeichnung des Zoll-Bevollmächtigten (§ 59 Abs. 5); e) Bezeichnung der Waarauslagen *z.* (§ 60 Abs. 2); f) die besonderen Vereinbarungen gemäß § 77 Nr. 1, 3 u. 6; g) die Erklärungen in den von der Eisenbahn auszufüllenden, stark umrahmten Theilen des Frachtbriefes (s. Anm. 175) Vgl. hierzu noch Allg. Zuf.-Best. XIV—XVII (s. oben S. 229) und Allg. Abf.-Vorsch. § 27 Abs. 26, 30—33.

II. Zweitens ist für unzulässig erklärt: „die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefes,“ also *z.* B. von Beförderungsscheinen, wie sie an Stelle der Frachtbriefe für die Beförderung von Leichen (Verf.-Ord. § 43) oder Thieren (§ 45 l. c.) gestattet sind.

Für statthaft erklärt sind durch die Verf.-Ord. folgende Urkunden anstatt des Frachtbriefes — wenigstens theilweise: a) die gemäß § 58 Abs. 2, über das Fehlen oder die Mängel der Verpackung vorgeschriebene besondere Erklärung des Absenders und b) die gemäß § 64 Abs. 6, vom Absender auszustellende Urkunde betreffend anderweite Verfügung über das Gut. Andere von der Verkehrs-Ordnung für zulässig erklärte Urkunden, wie Frachtbriebsduplikate (§ 54 Abs. 6), Aufnahmescheine (§ 54 Abs. 7) haben nicht den Zweck, den Frachtbrief zu ersetzen.

III. Drittens ist für unzulässig erklärt: „die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe.“ Darnach ist vornehmlich unstatthaft, die Beifügung der sog. „Ursprungsfrachtbriefe“, d. h. solcher Frachtbriefe, welche das Gut vor der Uebergabe an die Bahn bei dem etwa vorangegangenen Landfuhrwerk-, Fluß- oder Seetransport begleitet haben.

Zulässig ist zum bezw. neben dem Frachtbriefe nur die Beifügung folgender Schriftstücke: a) Zoll-, Steuer-, polizeiliche *z.* Begleitpapiere (§ 51 lit. h, § 59 Abs. 1); b) Beweisstücke über die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Auslagen (§ 60, Abs. 2); c) Erklärung über das Fehlen oder die Mängel der Verpackung (§ 58).

## § 52.

### Form des Frachtbriefes.

(1) Zur Ausstellung des Frachtbriefes sind Formulare nach Maßgabe der Anlage C und D zu verwenden, welche auf allen Stationen zu den im Tarife festzusetzenden Preisen käuflich zu haben sind. Dieselben müssen für gewöhnliche Fracht auf weißes Papier, für Eilfracht gleichfalls auf weißes Papier, jedoch mit einem auf der Vorder- und Rückseite oben und unten am Rande anzubringenden karminrothen

Anlage  
C u. D.



Verfügung des N. N.“ — „zur Weiterbeförderung an N. N.“ und „versichert bei N. N.“ mit dem ausdrücklichen Zusatz: „ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn“ angebracht werden. An gleicher Stelle sind die den Bestimmungen der internationalen Heblaus-Konvention entsprechende Erklärung und amtliche Bescheinigung aufzunehmen.<sup>198)</sup>

(6) Die stark umrahmten Theile des Formulars sind durch die Eisenbahn, die übrigen durch den Absender auszufüllen. Bei Aufgabe von Gütern, welche der Absender zu verladen hat, sind von diesem auch die Nummer und die Eigenthumsmerkmale des Wagens an der vorgeschriebenen Stelle einzutragen.<sup>199)</sup>

(7) Mehrere Gegenstände dürfen nur dann in einen und denselben Frachtbrief aufgenommen werden, wenn das Zusammenladen derselben nach ihrer Beschaffenheit ohne Nachtheil erfolgen kann und Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften nicht entgegenstehen. Den laut § 50 B bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenständen sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben. Werden bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände, für welche das Zusammenladen nach Anlage B Nr. XXXV gestattet ist, mit anderen Gütern zusammen zur Beförderung in Wagenladungen aufgegeben, so bedarf es der Beigabe eines besonderen Frachtbriefes für diese Gegenstände nicht. Für derartige Wagenladungen genügt ein Frachtbrief, in welchem jedoch die nur bedingungsweise zugelassenen Güter als solche durch Hinzufügung des Wortes „(bedingungsweise)“ ausdrücklich bezeichnet werden müssen. Den vom Absender aufzuladenden oder vom Empfänger abzuladenden Gütern sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.<sup>200)</sup>

III. (1) Es wird empfohlen, die zollfreien Güter von den Begleitscheingütern durch besondere Frachtbriefe getrennt zu halten, weil andernfalls jene erst nach der oft zeitraubenden zollamtlichen Behandlung der Begleitscheingüter mit denselben weiter gesendet werden können.

(2) Im Verkehr von Deutschland nach dem Zollausslande dürfen unter Zoll- und Steuerkontrolle stehende Güter mit anderen, aus dem freien Verkehr stammenden, gleichfalls zum unmittelbaren Ausgang bestimmten Gütern nach dem Ermessen der Eisenbahn zusammen verladen und auf einen Frachtbrief aufgegeben werden. Den Frachtbriefen ist seitens der Absender





Preisen (s. Allg. Zul.-Best. I S. 244) käuflich zu haben sind, ist obligatorisch und dient dazu, den Gebrauch der vorgeschriebenen Formulare dem Publikum zu erleichtern. Unter „Stationen“ sind alle Güterabfertigungsstellen zu verstehen, also auch Haltestellen, welche für die Güterabfertigung eingerichtet sind. (Vgl. noch über Frachtbriefe und Fahrscheine bei Kriegstransporten: § 27 der Kriegs-Transp.-Ord. vom 26. Januar 1887 (R.-G.-Bl. S. 27.)

Satz 2 bestimmt, daß Frachtbriefe für gewöhnliche Fracht auf weißes, für Eilfracht gleichfalls auf weißes Papier, jedoch mit einem auf der Vorder- und Rückseite oben und unten am Rande anzubringenden karminrothen Streifen gedruckt sein müssen. Auch diese Vorschrift ist obligatorisch und dient wesentlich zur Erleichterung des Verkehrs. Die nach § 51 lit. g erforderliche Frachtbrief-Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern ist (vgl. auch § 56 Abs. 2 Anm. 228), erfolgt, wie bereits Anm. 185 S. 238 bemerkt, nicht ausdrücklich, sondern liegt stillschweigend in der Wahl der Farbe des Frachtbriefes. Hat also der Absender dem Gute einen weißen Frachtbrief mit karminrothen Streifen beigefügt, so hat er damit den Willen ausgesprochen, dasselbe als Eilgut — also auch zu den tarifmäßig höheren Gebühren dieser Transportart — befördern zu lassen, und wird daher in Rücksicht auf die ausdrückliche reglementarische Bestimmung diese Kosten selbst dann zahlen müssen, wenn er im Frachtbriefe das Gut als gewöhnliches Frachtgut bezeichnet bezw. gewöhnliche Beförderung verlangt hat. Bis auf den Unterschied der Farbe sind beide Arten von Frachtbriefen in Form und Inhalt vollständig gleich. Ueber den Kontrollstempel s. Abs. 3 Anm. 196 S. 248.

Satz 3 bestimmt, daß für die Frachtbriefe Schreibpapier (nicht Trudpapier) zu verwenden ist, welches die von dem R.-G.-B.-A. festzusetzende Beschaffenheit besitzt. Bezüglich der Beschaffenheit des zum Frachtbrief zu verwendenden Papiers ist durch Verfügung des Reichs-Eisenbahn-Amtes vom 13. Oktober 1892 Nr. 9762 I (Preuß. Eisenb. Verordn.-Bl. 1892 S. 339) besondere Bestimmung getroffen.

Die Verwendung des bisherigen Frachtbriefformulars ist vom 1. Januar 1893 ab nicht mehr gestattet.

195) Abs. 2 enthält im Verkehrsinteresse eine Ausnahme von der § 52. grundsätzlichen und obligatorischen Bestimmung des Abs. 1 betr. die Verwen- Abs. 2. dung der reglementarisch vorgeschriebenen Frachtbriefformulare. Es können Abweichungen von den Vorschriften des ersten Absatzes zugelassen werden, jedoch nur unter drei Voraussetzungen: 1) daß es sich um regelmäßig wiederkehrende Transporte zwischen bestimmten Orten (z. B. Kohlen, Kalk, Getreide etc.), oder Sendungen, welche zur Weiterbeförderung über See bestimmt sind, handelt; 2) die Landesaufsichtsbehörde die Abweichung gestattet; 3) das Reichs-Eisenbahn-Amt der Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zustimmt. Aber auch in diesen Ausnahmefällen bezieht sich die Abweichung nur auf die Vorschriften des Abs. 1 des § 52. Die übrigen Vorschriften des § 52 wie der Verk.-Ord. überhaupt in Betreff der Frachtbriefe finden auch auf die Frachtbriefe des Abs. 2 volle Anwendung.



Adresse bestimmten Hälfte des Frachtbriefes. Die Allg. Abf.-Vorschr. § 27 Abs. 28 bestimmen, daß der Firmen-Ausdruck nur aus der Benennung der Firma und zwar in der im Handelsregister eingetragenen Form, der Angabe etwaiger Titel und Charakterbezeichnungen (Hoflieferant, Hofspediteur etc), sowie des Wohnsitzes des Absenders bestehen dürfen. Anpreisende Zusätze, wie Geschäftsempfehlungen, Angabe des Besizes von Preismedaillen u. s. w. sind unzulässig.

2) Anbringung von 4 nachrichtlichen Vermerken für den Empfänger, nämlich „von Sendung des N. N.“ — „zur Verfügung des N. N.“ — „zur Weiterbeförderung an N. N.“ — und „versichert bei N. N.“ Die Anbringung dieser Vermerke kann handschriftlich oder im Wege eines beliebigen Druckverfahrens geschehen. (Allg. Abf.-Vorschr. § 27 Abs. 27.) Stempel der Versicherungs-gesellschaften oder Vermerke über Versicherungen sind nur auf der Rückseite der für die Adresse bestimmten Hälfte des Frachtbriefes zuzulassen. (a. a. O. § 27 Abs. 29.)

3) Aufnahme der den Bestimmungen der internationalen Reblaus-Konvention vom 3. Novbr. 1881 Art. 3 entsprechenden Erklärung und amtlichen Bescheinigung. (R.-G.-Bl. 1882 S. 125, 128, 129.)

199) Abs. 6 schreibt genau nach Maßgabe der Form des Frachtbriefes § 52. vor, welche Angaben in demselben von der Eisenbahn und welche vom Absender auszufüllen sind, und zwar dahin, daß die stark umrahmten Theile des Formulars die Eisenbahn, d. h. die Abfertigungsstelle, die übrigen der Absender auszufüllen hat. Die vom Absender auszufüllenden Angaben sind im § 51 Berl.-Ord. (s. Anm. 175) bezeichnet. Die von der Eisenbahn auszufüllenden, durch die starke Umrahmung markirten Angaben betreffen: die Nummer und den Eigenthümer des Wagens, die Nummer und Position der Frachtlarte, das abgerundete zur Berechnung zu ziehende Gewicht, den Stempel der Versandstation, Wägestempel, Duplikat- (bezw. Aufnahmeschein-) Stempel, Stempel der Empfangstation, Betrag der Frankatur (nicht zu verwechseln mit dem „Frankaturvermerk“ des Absenders, d. h. dem Frankirungsantrag derselben Anm. 187 S. 239) und die Rechnung (Note, Frachtberechnung). Nach Satz 2 des Absatz 6 sind jedoch die Nummer und Eigenthumsmerkmale des Wagens an der vorgeschriebenen Stelle nicht von der Eisenbahn, sondern vom Absender einzutragen, wenn es sich um die Aufgabe von Gütern handelt, welche der Absender zu verladen hat. Insoweit die Frachtbriefangaben von der Eisenbahn gemäß Abs. 6 auszufüllen sind, hat der Absender für die Richtigkeit der Frachtbriefangaben nicht zu haften und erfährt der Grundsatz des § 53 Abs. 1 (Anm. 202 S. 255) eine in der Natur der Sache liegende Modifikation.

Grundsätzlich hat die Ausfüllung sowohl seitens der Eisenbahn, wie des Absenders zwar handschriftlich zu erfolgen, soweit nicht die Ausfüllung in den verschiedenen Stempeln der Eisenbahn besteht. Aber die Allg. Zus.-Best. gestatten dem Absender fakultativ auch die Ausfüllung durch Druck, indem sie bestimmen: „Alle in die Frachtbriefe vom Absender einzutragenden Angaben und Erklärungen müssen mit Tinte und in deutscher oder lateinischer Schrift deutlich ge- und unterschrieben sein. Die Anwendung anderer Schrift-



sonstigen Sendungen, welche wegen ihrer Länge zc. mehr als einen Wagen erfordern, oder wenn in Ermangelung eines Wagens von bestimmter Tragkraft deren mehrere von geringerer Tragfähigkeit gestellt werden müssen.

Vgl. Allg. Abf.-Vorschr. § 27 Abs. 7 (nebst Zus.-Best. für d. Preuß. Staatseisenb. Riff. II u. III) u. § 28 Abs. 2—6.

Vgl. Allg. Zus.-Best. IV (S. 246).

### § 53.

#### Haftung für die Angaben im Frachtbriefe. Bahnseitige Ermittlungen. Frachtzuschläge.

(1) Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.<sup>202)</sup>

I. Werden auf Verlangen des Absenders Frachtbriefe von Eisenbahnbediensteten ausgefertigt, so gelten letztere als Beauftragte des Absenders.

(2) Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen und das Ergebnis festzustellen. Der Berechtigte ist einzuladen, bei der Prüfung zugegen zu sein, vorbehaltlich des Falles, wenn die letztere auf Grund polizeilicher Maßregeln, die der Staat im Interesse der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung zu ergreifen berechtigt ist, stattfindet. Erscheint der Berechtigte nicht, so sind zwei Zeugen beizuziehen.<sup>203)</sup>

(3) Zur Ermittlung des Gewichts und der Stückzahl einer Sendung ist die Eisenbahn jederzeit berechtigt. Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Gewicht der Stückgüter bei der Aufgabe festzustellen. Ausdrücklichen Anträgen des Absenders auf Feststellung der Stückzahl oder des Gewichts der Wagenladungsgüter, ist die Eisenbahn gegen eine im Tarife festzusetzende Gebühr stattzugeben verpflichtet, sofern die Güter vermöge ihrer Beschaffenheit eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt gestatten und die vorhandenen Wägebvorrichtungen ausreichen.<sup>204)</sup>

(4) Dem Absender steht frei, bei der Ermittlung des Gewichts und der Stückzahl zugegen zu sein. Verlangt der Absender, nachdem die Feststellung seitens der Eisenbahn bere-  
Verladung der Güter eine nochmalige



sofern eine stärkere Belastung nach den besonderen Bestimmungen der Eisenbahn zulässig und nebst dem Ladegewicht auch die Tragfähigkeit an dem Wagen angeschrieben ist, bis zu dieser Tragfähigkeit beladen werden.<sup>207)</sup>

VI. Die Beladung darf das an den Wagen vermerkte Ladegewicht keinesfalls um mehr als 5 Prozent übersteigen. (Siehe Absatz 10.)

VII. Bei Einhaltung des zulässigen Masses der Wagenbelastung hat der Absender darauf zu rücksichtigen, dass gewisse Güter durch Witterungseinflüsse während der Beförderung an Gewicht zunehmen, und kann sich, wenn Ueberlastung festgestellt wird, auf diese Ursache derselben als von ihm nicht verschuldet nicht berufen.

VIII. (1) Das von dem überladenen Wagen abgenommene Uebergewicht wird dem Absender zur Verfügung gestellt. Falls dasselbe auf einer Unterwegsstation abgenommen ist und nach der Bestimmung des Absenders weiter oder zurückgesandt werden soll, ist es als besondere Sendung unter Erhebung der tarifmässigen Fracht zu behandeln.

(2) Jedoch kann dem Absender die Zuladung des abgenommenen Uebergewichts zu einer anderen, von derselben Versandstation kommenden, die Unterwegsstation ohnehin berührenden Ladung in dem Falle gestattet werden, dass die Verwiegung ausdrücklich beantragt war, diesem Antrage jedoch Mangels einer Gleiswaage nicht entsprochen werden konnte. Der Absender muss alsdann den zweiten Wagen von vornherein um dasjenige Gewicht, welches er auf der Unterwegsstation zuladen will, weniger belasten und wegen des Anhaltens auf der Unterwegsstation einen jeden Zweifel ausschliessenden Vermerk im Frachtbriefe anbringen. Die Fracht wird in diesem Falle für die ganze Ladung, also einschliesslich des unterwegs zuzuladenden Theils, von der Versand- bis zur Empfangsstation berechnet. Etwa entstandene Ladegebühren, Lagergelder und dergleichen sind besonders zu vergüten.

(7) Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung sowie im Falle der Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern er die Verwiegung nicht verlangt hat, ist — abgesehen von der Nachzahlung des etwaigen Frachtunterschiedes und





lichkeit desselben, für die Richtigkeit der Frachtbriefangaben zu haften. Demgemäß trifft § 53 Bestimmung über die Haftung des Absenders für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen, sowie über den Umfang dieser Haftung des Absenders und in Verbindung damit über die korrelaten Befugnisse der Eisenbahn zur Prüfung und Ermittlung der Richtigkeit der Frachtbriefangaben und zur Erhebung von Frachtzuschlägen (Geldbußen) für unrichtige Angaben des Inhalts der Sendungen und für Ueberlastung selbstverladener Wagen.

Nach Abs. 1 haftet der Absender für die Richtigkeit der in den Fracht- § 53.  
brief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, Abs. 1.  
welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen. Diese Folgen können zweifacher Art sein, entweder unmittelbar den Absender treffen (Verluste, Beschädigungen des Guts, die er von der Eisenbahn nicht ersetzt verlangen darf), oder unmittelbar die Eisenbahn (Verluste, Beschädigungen der Transportmittel, Zollstrafen u., Beschädigung der Güter Dritter), welche alsdann berechtigt ist, von dem Absender Entschädigung zu verlangen. Uebrigens haftet billigerweise der Absender nicht für alle in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben, sondern nur für die von ihm herrührenden, mithin nicht für die eisenbahnseitig erfolgten (s. Anm. 199 S. 249). Läßt sich aber der Absender auf sein Verlangen den Frachtbrief von Eisenbahnbediensteten ausfertigen, so haftet die Eisenbahn dafür nicht, vielmehr gelten dieselben als Beauftragte des Absenders (Allg. Zus.-Best. I 3. § 53 S. 251 f. über die Frage der rechtlichen Zulässigkeit dieser Vertretung: Anm. 199 S. 250). Der Absender kann auch aus Fehlrichtungen, Verspätungen, Verwechslungen, unrichtigen Ablieferungen u. keinen Ersatzanspruch herleiten, muß im Gegentheile noch der Bahn für allen ihr oder Anderen entstandenen Schaden haften, wenn diese Schäden durch unrichtige, ungenaue oder undeutliche Angaben im Frachtbriefe, mangelhafte Adresse entstanden sind. Soweit allerdings der Eisenbahn selbst die Ausfüllung des Frachtbriefes obliegt, trägt sie die Verantwortlichkeit für Unrichtigkeiten. Da die Angabe des Gewichtes und Inhaltes des Gutes für die Tarifierung bezw. Frachtberechnung wesentlich ist, so muß der Absender der Eisenbahn die Frachtdifferenz ersetzen bezw. nachzahlen, wenn er in Folge unrichtiger Angabe des Inhaltes oder Gewichtes zu wenig Fracht gezahlt hat. Uebrigens kann in derartigen unrichtigen Angaben, wenn sie absichtlich zur Täuschung der Bahn behufs Erlangung geringerer Fracht geschehen, auch der Thatbestand des Betruges bezw. Urkundenfälschung liegen. Wird die Eisenbahn in Folge solcher unrichtiger Angaben in Strafe genommen, z. B. dadurch selbst zu falschen zolldeklaratorischen u. Angaben, zur Uebertretung polizeilicher Vorschriften veranlaßt, so hat der Absender der Eisenbahn die bezüglich Strafen zu ersetzen.

208) Nach Abs. 2 Satz 1 ist die Eisenbahn jederzeit berechtigt, die § 53.  
Uebereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Fracht- Abs. 2.  
briefes zu prüfen und das Ergebnis festzustellen. Jede am Transport theiligte Eisenbahn hat das Recht, also nicht nur die Annahme- bezw. Versandbahn, sondern auch die Empfangs- bezw. Bestimmungsbahn und jede



im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung zu ergreifen berechtigt ist, stattfindet.“ Unter „polizeilichen Maßregeln“ sind aber nicht etwa die allgemeinen polizeilichen Sicherheits- und Ordnungsvorschriften zu verstehen, welche das Publikum und die Eisenbahn stets und regelmäßig bei Eisenbahntransporten nach den bestehenden Gesetzen und Reglements zu beobachten haben, also z. B. die gegen die Versendung absolut ausgeschlossener Güter oder gegen die vorschriftswidrige Verpackung nur bedingt zugelassener Güter gerichteten Untersuchungen. Denn sonst würde wider die Absicht des Gesetzes die Eisenbahn jederzeit in der Lage sein, unter dem Vorgeben, auf Grund dieser allgemeinen bahn- und betriebspolizeilichen Vorschriften Prüfungen vorzunehmen, die Zuziehung des Berechtigten zu unterlassen und Feststellungen aus rein administrativen Rücksichten zu bewirken, damit aber den Anspruch des letzteren, zur Prüfung eingeladen zu werden, überhaupt illusorisch zu machen. Vielmehr sind im Gegensatz zu den allgemeinen bahnpolizeilichen u. Sicherheits- und Ordnungsvorschriften besondere polizeiliche Maßregeln gemeint, welche der Staat aus speziellen Anlässen (Seuche, Krieg u.) im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung ergreift und welche wegen der besonderen Wichtigkeit ihres Zwecks und der damit verbundenen Beschleunigung das immerhin leicht mit Verzögerungen verknüpfte Verfahren der Zuziehung des Berechtigten nicht gestatten.

204) Abf. 3 Satz 1 gewährt der Eisenbahn ferner das Recht, jederzeit § 53. d. h. während des ganzen Transports die Ermittlung des Gewichts und Abf. 3. der Stückzahl einer Sendung vorzunehmen, und zwar gleichviel, ob dieselbe in Stück- oder in Wagenladungsgütern besteht. — Dagegen wird in Betreff der Pflicht der Eisenbahn zu derartigen Ermittlungen zwischen Stück- und Wagenladungsgütern unterschieden:

Bei Stückgütern ist nach Satz 2 die Eisenbahn grundsätzlich und in allen Fällen verpflichtet, das Gewicht bei der Aufgabe festzustellen. Bei Stückgütern bedarf es also eines Antrages nicht. Ist das Gewicht bereits im Frachtbriefe angegeben, so ist dasselbe thunlichst in Gegenwart des Absenders festzustellen, event. zu berichtigen und die Berichtigung von Letzterem anzuerkennen. (Allg. Abf.-Vorschr., § 25 Abf. 1, und über Probeverwiegung: Abf. 2 u. 9.

Bei Wagenladungsgütern ist nach Satz 3 die Eisenbahn ausdrücklichen Anträgen des Absenders auf Feststellung der Stückzahl oder des Gewichts gegen eine im Tarife festzusetzende Gebühr stattzugeben nur dann verpflichtet, wenn 1. die Güter vermöge ihrer Beschaffenheit eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt gestatten und 2. die vorhandenen Wägevorrichtungen ausreichen. Nur unter diesen beiden Voraussetzungen besteht die Pflicht der Eisenbahn zur Feststellung der Stückzahl oder des Gewichts von Wagenladungsgütern, und muß sie alsdann die im Frachtbriefe bescheinigte Feststellung als Beweis gegen sich gelten lassen, gleichviel ob eisenbahnseitige oder Selbstverladung stattgefunden hat. Zu beachten ist hierbei aber, daß, wo nur die Stückzahl, nicht aber das Gewicht oder umgekehrt festgestellt ist, die Eisenbahn nur das wirklich festgestellte zu ver-



(f. Anm. 204). Wenn aber der Aufgeber von seiner Befugniß, bei der bahnseitigen Gewichtsfeststellung zugegen zu sein, keinen Gebrauch gemacht hat und — mit deren Resultat nicht einverstanden — eine anderweite Feststellung des Gewichts verlangt, so muß die Bahn zwar diesem Ansinnen nachgeben, aber, in Rücksicht auf die lediglich durch den Aufgeber hervorgerufene Bemühung, nur gegen Entrichtung eines tarifmäßigen Wägegeldes. (Rudbeschel, S. 80.) Der Antrag des Aufgebers ist erforderlich. Die Eisenbahn ist also nicht befugt, auch ohne solchen Antrag ausnahmslos alle Wagenladungen unter Berechnung der Wägegebühr nachzuwiegen.

206) Nach Abf. 5 wird die Feststellung des Gewichts von der Versandstation durch den Wägestempel bescheinigt. Diese Bestimmung ist obligatorisch. § 53. Abf. 5. Aber es ist Sache des Absenders, darauf zu achten, daß die Stempelung erfolgt. Fehlt der Stempel, so muß die Feststellung des Gewichts vom Absender u. in anderer Weise dargethan werden. Allg. Zus.-Best. V zu § 53 Berl.-Ordn.: „Erfolgt die Feststellung des Gewichts von Wagenladungsgütern nicht auf der Versandstation, sondern auf einer anderen Station (unterwegs), so wird von letzterer die Gewichtsfeststellung durch den Wägestempel bescheinigt.“ Vgl. noch Allg. Abf.-Vorschr. § 25 Abf. 4, 6, 7, 11 u. 12 (f. Anm. 204 S. 258).

207) Abf. 6 trifft Bestimmung über das Maasß der Belastung bei Selbstverladung von Gütern. § 53. Abf. 6. Es dürfen, wenn nach den besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen Güter von den Absendern selbst zu verladen sind, die Wagen nur bis zu dem an denselben vermerkten Ladegewicht oder, sofern eine stärkere Belastung nach den besonderen Bestimmungen der Eisenbahn zulässig und nebst dem Ladegewicht auch die Tragfähigkeit an dem Wagen angeschrieben ist, bis zu dieser Tragfähigkeit beladen werden.

Nach der Allg. Zus.-Best. VI zu § 53 Berl.-Ord. darf die Beladung das an den Wagen vermerkte Ladegewicht keinesfalls um mehr als 5 Prozent übersteigen (f. § 53 Abf. 10 Anm. 211). Das Verbot setzt aber voraus, daß das Ladegewicht bezw. die Tragfähigkeit auf dem Wagen vermerkt ist. Wo dieser Vermerk etwa fehlen sollte, werden die Folgen dem Absender nicht zur Last gelegt werden können. Dagegen ist es seine Sache, da Wagenladungsgüter an sich von der Bahn nicht vermogen werden, sich über das Gewicht der zu verladenden Güter so zu informiren, daß er die Tragfähigkeit nicht überschreitet. Eventuell muß er den Antrag auf bahnamtliche Verwiegung gegen Entrichtung des tarifarischen Wägegeldes stellen. Wo aber die Bahn die Verwiegung nicht bewirken kann, schützt ihn weder dieser Umstand, noch Irrthum u. gegen die im § 53 Abf. 7 der Berl.-Ord. bestimmten Folgen der Ueberladung.

Vgl. noch Allg. Zus.-Best. VII und VIII (S. 253) und Allg. Abf.-Vorschr. § 25 Abf. 9, 10.

208) Abf. 7 giebt der Eisenbahn das Recht zur Erhebung von Frachtausschlägen für unrichtige Angaben des Inhalts der Sendungen und für Ueberlastung selbstverladener Wagen. § 53. Abf. 7. Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung sowie im Falle der Ueberlastung eines dem Ab-



Gehülfen und Vertreter zu zahlen und kann sich nicht mit der Einrede schügen, daß dieselbe ohne sein Wissen und Willen erfolgt sei.

Der Frachtzuschlag ist verwirkt, sobald der Frachtvertrag abgeschlossen, d. h. daß Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandstation zur Beförderung angenommen ist (Verf.-Ord. § 54 Abs. 1). Daß eine Beförderung tatsächlich stattgefunden hat, ist nicht erforderlich; es genügt die vertragsmäßige Aufgabe des Guts mit unrichtiger Inhaltsangabe bezw. des selbstverladenen überlasteten Wagens, ohne daß Verwiegung verlangt worden ist. Der Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe und der Frachtzuschlag für Ueberlastung bestehen unabhängig von einander; sie bilden zwei selbstständige Konventionalstrafen, welche unter verschiedenen Voraussetzungen und auf Grund verschiedener Handlungen verwirkt sind, derartig, daß ohne Zweifel bei ein und derselben Sendung beide Strafen nebeneinander erhoben werden können, wenn die Voraussetzungen für beide — unrichtige Deklaration und Ueberlastung — vorliegen; die eine Strafe schließt die andere nicht aus.

Vgl. hierzu die Ausführungsbestimmungen des Verkehrsverbandes zur Anlage B der Verkehrs-Ordnung. (Allg. Abf.-Vorschr. § 26 Abs. 3—5. § 51 Abs. 5.)

209) Abs. 8 normirt die Höhe der in den Kontraventionsfällen des § 53. Abs. 7 zu erhebenden Frachtzuschläge, und zwar wird bei der Festsetzung der Höhe desselben unterschieden: Wenn die der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen (§ 50 A. Nr. 4 Verf.-Ord. Anm. 171 S. 220), sowie die in der Anlage B der Verf.-Ord. aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder die in der Anlage B gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe außer Acht gelassen werden, so beträgt der Frachtzuschlag 12 Mark für jedes Brutto-Kilogramm des ganzen Versandstückes, soweit der Inhalt derselben ein reglementswidriger ist. Den übrigen Theil des Versandstückes mit in Berechnung zu ziehen, kann um so weniger im Sinn der vorliegenden Bestimmung liegen, als es sich hier nicht um dolus, sondern lediglich um die tatsächlich unrichtige Angabe aus Irrthum, Zufall u. handelt, und es der Billigkeit wohl nicht entsprechen würde, in solchen Fällen das Gesamtgewicht des ganzen Kollo zur Bestrafung heranzuziehen. (Daher ist die Allg. Zus.-Best. IX zum § 53 Verf.-Ord., welche diese Einrechnung vorschreibt, unstatthaft.) Befindet sich z. B. in einem Kollo von 300 Kilogramm Gewicht nur ein Kilogramm irrtümlich unrichtig deklarirter Waare, so würde es ohne Zweifel das billige Maas überschreiten, wenn der Frachtzuschlag von 300 Kilogramm (d. h. 3600 Mark) erhoben werden würde.

210) Nach Abs. 9 ist in allen anderen — d. h. im Abs. 8 nicht bezeichneten — Fällen für unrichtige Angaben des Inhalts einer Sendung ein Frachtzuschlag zu zahlen, dessen Höhe durch die Tarife festgesetzt wird. Die Festsetzung der Höhe ist hiernach den Tarifen überlassen. Fehlt also diese Festsetzung in den Tarifen, so darf ein Frachtzuschlag überhaupt nicht erhoben werden. Für unrichtige Gewichtsangaben allein ist kein Frachtzuschlag zu entrichten.





(2) Die Abstempelung hat ohne Verzug nach vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe verzeichneten Gutes und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart zu erfolgen.<sup>215)</sup>

(3) Der mit dem Stempel versehene Frachtbrief dient als Beweis über den Frachtvertrag.<sup>216)</sup>

(4) Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen nach den Tarifen oder nach besonderer Vereinbarung von dem Absender besorgt wird, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Nachwägung oder Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbrief beurkundet ist.<sup>217)</sup>

(5) Die Eisenbahn ist verpflichtet, auf Verlangen des Absenders den Empfang des Frachtgutes, unter Angabe des Tages der Annahme zur Beförderung, auf einem ihr mit dem Frachtbriefe vorzulegenden, als solches zu bezeichnenden Duplikate des Frachtbriefes zu bescheinigen. Der Antrag auf Ertheilung des Duplikats ist vom Absender auf dem Frachtbriefe zu vermerken. Die Eisenbahn hat durch Aufdrückung eines Stempels zu bestätigen, daß dem Antrage entsprochen ist.<sup>218)</sup>

(6) Das Duplikat hat nicht die Bedeutung des Original-Frachtbriefes und ebensowenig diejenige eines Konnossements (Ladescheins).<sup>219)</sup>

(7) Bei solchen Gütern, welche nicht in ganzen Wagenladungen aufgegeben werden, kann an Stelle des Duplikats ein als solcher zu bezeichnender Aufnahmeschein ausgestellt werden, welcher dieselbe rechtliche Bedeutung wie das Duplikat hat.<sup>220)</sup>

Die Gebühr für die Ausstellung von Aufnahmescheinen ist in dem Nebengebührentarif (Abschnitt C) festgesetzt.

(8) Auf Wunsch des Absenders kann der Empfang des Gutes auch in anderer Form, insbesondere mittelst Eintrags in ein Quittungsbuch u. s. w. bescheinigt werden. Eine derartige Bescheinigung hat nicht die Bedeutung eines Frachtbrief-Duplikats oder eines Aufnahmescheins.<sup>221)</sup>

<sup>212)</sup> Der Frachtvertrag begründet die Transportverpflichtung. Nach dem H.-G.-B. (Art. 390) ist der Frachtvertrag ein Vertrag, durch welchen die Ausführung des Transports von Gütern übernommen wird. Der Frachtführer verpflichtet sich dem Absender gegenüber zur Beförderung des Guts an eine dritte Person, den Empfänger, gegen Entgelt, die Fracht. Der Frachtvertrag ist ein entgeltlicher (Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 13 S. 135. § 54.



in Betracht. Nur der Beweis, welchen ein in den Formen des § 54 abgeschlossener Frachtvertrag für den Konsens der Parteien bietet, fällt bei Nichtbeachtung dieser Formen fort und muß auf andere Art erbracht werden. (Buchelt II S. 451. R.-D.-G.-O. Entsch. Bd. 7 S. 93. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. I S. 251.)

Die von der Berl.-Ord. vorgeschriebene Form des Vertragsabschlusses besteht in der Hingabe des Guts mit dem Frachtbrieft zur Beförderung vom Absender an die Versandstation und die entsprechende Annahme seitens der letzteren. Denn die Annahme setzt nothwendig die Hingabe voraus, durch Hingabe und Annahme wird der Vertrag abgeschlossen. Daß in beiden Handlungen der Konsens der Parteien liegt, gilt als verabredet. Die bloße Annahme des Guts ohne den in der Berl.-Ord. (§ 51, 52 und Anlage C und D zur Berl.-Ordn., s. Anm. 194 S. 246) vorgeschriebenen Frachtbrief genügt ebensowenig, wie die bloße Annahme des Frachtbriefs ohne Gut. Die Annahme muß von der Versandstation erfolgt sein, d. h. den hierzu legitimirten Organen derselben, und zur Beförderung. Eine Annahme, die nicht zu diesem Zwecke, sondern zur vorläufigen Verwahrung erfolgt (Berl.-Ord. § 55 Abs. 2 s. Anm. 223 S. 275), hat nicht den Abschluß des Eisenbahnfrachtvertrages zur Folge, sondern eines diesem vorangehenden Verwahrungsvertrages.

214) Daran knüpft Satz 2 dieses Absatzes die den Beweis für den Vertragsabschluß erleichternde Vorschrift, daß als Zeichen der Annahme dem Frachtbrieft der Tagestempel der Abfertigungsstelle aufgedrückt wird. (Vgl. Allg. Abf.-Vorschr. § 30 Abs. 1 u. die Zus.-Best. f. d. Preuß. Staatsb. Ziff. I—III.) Die Aufdrückung kann vom Absender verlangt werden; die Abfertigungsstelle ist hierzu verpflichtet. Die Aufdrückung bildet ein Zeichen der Annahme, sie ist ein Beweis für dieselbe. Aber sie ist immerhin nur ein einzelnes beweisendes Zeichen, der Beweis für die Annahme kann auch in anderer Weise geführt werden. Das Fehlen des Datumstempels hat daher nicht zur Folge, daß der Vertrag als nicht geschlossen gilt, sondern nur, daß die Annahme in anderer Weise dargethan werden muß. Die Aufdrückung des Stempels ist also für den Abschluß des Frachtvertrages nicht wesentlich. Auch beim Fehlen des Stempels ist der Abschluß an sich perfekt. Die Abstempelung ist aber ein formales Zeichen der Annahme, welches einen weiteren Beweis derselben erübrigt.

215) Abs. 2 bestimmt in Betreff des Zeitpunktes der Abstempelung, daß dieselbe ohne Verzug nach vollständiger Auslieferung des in demselben Frachtbrieft verzeichneten Gutes und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart erfolgen soll. Der Auslieferung hat die Abstempelung unverzüglich zu folgen. Dies ist obligatorisch. Die Abfertigungsstelle ist aber zur Abstempelung erst nach vollständiger Auslieferung des in demselben Frachtbrieft bezeichneten Gutes verpflichtet, mithin nicht nach nur theilweiser, aber alsdann ohne Verzug, d. h. sofort und unmittelbar nach der Auslieferung. (Allg. Abf.-Vorschr. § 30 Abs. 1.) Es darf die Auslieferung von Gütern, welche der Absender zur nämlichen Zeit etwa auf andere Frachtbrieft aufgibt, nicht abgewartet werden. Mit der Auslieferung des in

§ 54.  
Abs. 1.  
Satz 2.

§ 54.  
Abs. 2.



Stempel versehene Frachtbrief“ bedeuten also, daß die Abstempelung ein ausdrückliches, nur durch Gegenbeweis zu entkräftigendes Anerkenntniß der Eisenbahn über alle Frachtbriefangaben (mit Ausnahme der im § 54 Abs. 4 bezeichneten Angaben: Anm. 217) enthält. Wird der Transport auf Grund eines nicht gestempelten Frachtbriefes bewirkt, so kann zwar auch dieser einen Beweis gegen die Eisenbahn machen; aber es fehlt das ausdrückliche, in der Abstempelung liegende Anerkenntniß und der Absender muß daher im Streitfalle auf andere Weise die Richtigkeit der Frachtbriefangaben darthun.

<sup>217)</sup> Abs. 4 enthält eine Ausnahme von der Regel des Abs. 3 über § 54. die Beweis kraft des Frachtbriefes. An sich dient der Frachtbrief über den <sup>abs. 4.</sup> ganzen Inhalt des Frachtvertrages (Anm. 216), also insbesondere auch über die Angaben des Gewichts und der Stückzahl der Güter zum Beweise. Nun haftet aber nach § 77 Nr. 3 Berl.-Ord. die Eisenbahn in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender von dem Absender beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird, für denjenigen Schaden nicht, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelnder Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist, und es wird, wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falls aus der übernommenen Gefahr entstehen konnte, bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, daß der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist. Hiervon ist im vorliegenden Absatz 4 in Bezug auf den Absender eine einzelne Nuganwendung gezogen, d. h. es ist bestimmt, daß bei Gütern, deren Auf- und Abladen nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender von diesem besorgt wird, die Angabe des Gewichts und der Anzahl der Stücke in dem Frachtbriefe keinen Beweis gegen die Eisenbahn macht, weil eben für diesen Fall bis zum Beweise des Gegentheils zu vermuthen ist, daß jeder etwaige Gewichtsverlust — da er aus dem Selbst-Auf- oder Abladen entstehen konnte — daraus wirklich entstanden ist.

Voraussetzung des Fortfalls der Beweis kraft des Frachtbriefes in Bezug auf die Gewichts- und Stückzahl-Angabe ist hiernach, daß das Auf- und Abladen der Güter — nicht von der Eisenbahn — sondern vom Absender besorgt wird und zwar auf Grund entweder der Tarife oder besonderer Vereinbarung zwischen Absender und Eisenbahn. Die bloße tatsächliche Besorgung des Aufladens der Güter durch den Absender an Stelle der Eisenbahn hat also den Wegfall der Beweis kraft des Frachtbriefes in den fraglichen Beziehungen nicht zur Folge.

Unter dieser Voraussetzung machen die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis. Indes kann die Eisenbahn dann einen bezüglichen Einwand hieraus nicht entgegenstellen, wenn unter Zuziehung ihrer Organe oder durch dieselben bei oder nach der Verladung eine Ermittlung der Stückzahl oder eine Verwiegung besonders stattgefunden hat und dies auf dem Frachtbriefe beurkundet ist, d. h. die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes von der Absenderstation bescheinigt ist. Durch eine derartige besondere Ermittlung



stücke zu prüfen und das Duplikat mit dieser Bezeichnung dem Absender, d. h. von der Expedition gestempelt oder unterschrieben, zurückzugeben. Ein solches vollzogenes Frachtbriefduplikat hat den Charakter und Beweiswerth einer Urkunde. Zu beachten ist aber, daß Abs. 5 nicht bloß die Ausstellung eines Duplikats, sondern die Bescheinigung des Empfangs des Guts auf einem Duplikate vorschreibt. Die bloße Ausstellung eines Duplikats, d. h. einer vollzogenen Abschrift des Originals ist daher noch keine legale Empfangsbescheinigung. Letztere muß vielmehr *expressis verbis* auf dem Duplikate des Frachtbriefs enthalten sein, d. h. das Duplikat muß somit mehr enthalten, als der Original-Frachtbrief, nämlich eine vollzogene Abschrift desselben und eine darauf befindliche Empfangsbescheinigung.

Die Bescheinigung soll erfolgen „unter Angabe des Tages der Annahme zur Beförderung“. Wird also — wie im Falle des § 55 Abs. 2 — das Gut nur vorläufig von der Eisenbahn in Verwahrung, aber noch nicht zur Beförderung angenommen, so kann eine Empfangsbescheinigung durch Duplikat gemäß Abs. 5 noch nicht ausgestellt werden, weil das Datum der Annahme zur Beförderung sich noch nicht angeben läßt. In solchen Fällen muß also die Empfangsbescheinigung vorläufig in anderer Form ausgestellt werden (s. § 55 Abs. 2, Anm. 223).

Satz 2 u. 3 des Abs. 5 schreiben vor, daß der Antrag auf Ertheilung des Duplikats vom Absender auf dem Frachtbriefe zu vermerken ist und die Eisenbahn durch Ausdrückung eines Stempels zu bestätigen hat, daß dem Antrage entsprochen ist.

Hierzu bestimmen die Allg. Abf.-Vorschr. § 30 Abs. 2, 3, 4, 6 u. 7: Wird gemäß § 54 Abs. 5 der Verk.-Ord. mit dem Frachtbriefe ein Duplikat desselben zum Zwecke der Bescheinigung des Empfangs des Frachtgutes vorgelegt, so hat der annehmende Beamte zunächst sich zu überzeugen, daß der Antrag auf Ertheilung des Duplikats auf dem Frachtbriefe selbst vermerkt (vgl. Zus.-Best. XIII zu § 51 der Verk.-Ord. S. 229) und außerdem das Duplikat als solches bezeichnet ist. Erst nach Erfüllung dieser Erfordernisse und nachdem die Uebereinstimmung des Duplikats mit dem Frachtbriefe festgestellt worden ist, hat auf diesem die Ausdrückung des Duplikatstempels (Duplikat erteilt) zu erfolgen. Das Frachtbrief-Duplikat ist wie die Urschrift mit dem Tagestempel der Abfertigungsstelle und zutreffendenfalls auch mit dem Wägestempel, der Unterschrift des annehmenden bezw. verweigenden Beamten (vgl. § 25 Abs. 4, Anm. 206 S. 259), sowie mit der Bescheinigung über die festgestellte Stückzahl zu versehen und sodann dem Absender zurückzugeben. Wegen der Kartirung bei Ertheilung eines Frachtbrief-Duplikats vgl. § 39 Abs. 1 der Allg. Abf.-Vorschr. Die vorstehenden Bestimmungen finden sinngemäße Anwendung, wenn an Stelle des Duplikats ein als solcher zu bezeichnender Aufnahmeschein zugelassen ist. Die Ertheilung eines Frachtbrief-Duplikats ist unzulässig, wenn der Frachtbrief selbst nicht mehr vorliegt. Bei nachträglicher Zurückgabe eines unrichtigen Frachtbriefes an den Auslieferer und Ausstellung eines neuen Frachtbriefes ist der alte Frachtbrief und das etwa ausgestellte Fracht-





Frachtbriefs bezw. den Aufnahmeschein (s. Anm. 220) oder eine Bescheinigung der Versandstation, daß eine solche Urkunde nicht ausgestellt ist, nicht beizubringen vermag. (§ 73 Abs. 2.)

Das Frachtbriefduplikat hat übrigens, wenn es von einer Privateisenbahn ausgestellt ist, den Charakter und Beweiswerth einer Privaturkunde, wenn von einer Staatseisenbahn, den einer öffentlichen Urkunde. (Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. I S. 334, III S. 48, IV S. 352.)

Vgl. noch Allg. Abf.-Vorschr. § 39 (Ausstellungsvermerke in den Frachtarten) § 46 (nachträgliche Anweisungen) § 44 (Verfügungen über Ablenkung bei Verkehrsstörungen) § 37 (Vermerk über nachträgliche Frankirung) § 38 (Vermerke über nachträgliche Nachnahmebelastungen oder Verzicht).

220) Abs. 7 gestattet bei solchen Gütern, welche nicht in ganzen Wagenladungen aufgegeben werden, an Stelle des Duplikats die Ausstellung eines als solchen zu bezeichnenden Aufnahmescheins, welcher dieselbe rechtliche Bedeutung wie das Duplikat hat. Voraussetzung ist, daß der Frachtvertrag Güter betrifft, die nicht in ganzen Wagenladungen aufgegeben werden. Auf Güter in Wagenladungen, findet mithin Abs. 7 keine Anwendung. Ein Aufnahmeschein kann in diesem Falle an Stelle des Duplikats ausgestellt werden, aber muß es nicht. Die Eisenbahn ist dazu befugt, doch nicht verpflichtet, auch nicht auf Verlangen des Absenders. Dem Aufnahmescheine ist die gleiche rechtliche Bedeutung, wie dem Duplikate beigelegt. Es gilt also alles über die rechtliche Bedeutung des Duplikats in Anm. 219 Bemerkte auch für den Aufnahmeschein. Ueber Form und Inhalt des Aufnahmescheins ist weder in der Verk.-Ord. noch in den Allg. Abf.-Vorschr. nähere Bestimmung getroffen. Aber es liegt in der Natur und im Zwecke desselben, daß er eine vollständige Anerkennung des Empfangs der Sendung unter Bezeichnung des Inhalts und Gewichts, des Absenders, Empfängers und Datums enthalten muß.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 30 Ziff. 4 bestimmen, daß, wenn an Stelle des Duplikats ein als solcher zu bezeichnender Aufnahmeschein zugelassen ist, die Bestimmungen im § 30 Abs. 2 u. 3 (s. S. 269) der Allg. Abf.-Vorschr. sinngemäße Anwendung finden.

Vgl. noch Allg. Abf.-Vorschr. § 39 Abs. 1 (Ausstellungsvermerk in der Frachtarte) § 46 Abs. 4 (Erklärung des Absenders über nachträgliche Anweisung) § 44 Abs. 6 (Verfügung über Ablenkung bei Verkehrsstörungen) § 37 Abs. 11 (Vermerk über nachträgliche Frankirung und Nachnahmebelastung) § 38 Abs. 19 (Vermerk des Verzichts auf die Einziehung der nachgenommenen Beträge).

Vgl. Allg. Zus.-Best. 3. Abs. 7 (in Betreff der Gebühr für die Ausstellung eines Aufnahmescheins. (S. 263.)

221) Nach Abs. 8 kann zwar auf Wunsch des Absenders der Empfang des Guts auch in anderer Form, als durch Ausstellung eines Duplikats (Abs. 5 u. 6) oder Aufnahmescheins (Abs. 7), insbesondere mittelst Eintrags in ein Quittungsbuch 2c. bescheinigt werden. Eine derartige Bescheinigung hat aber nicht die Bedeutung eines Frachtbrief-Duplikats oder eines Aufnahmescheins. Sie hat vielmehr nur die Geltung einer Quittung, insbeson-



§ 55.

**Vorläufige Einlagerung des Gutes.**

(1) Die Eisenbahn ist nur verpflichtet, die Güter zum Transport anzunehmen, soweit die Beförderung derselben sofort erfolgen kann.<sup>222)</sup>

(2) Die Eisenbahn ist jedoch verpflichtet, die ihr zugeführten Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, soweit die Räumlichkeiten es gestatten, gegen Empfangsbcheinigung mit dem Vorbehalte in einstweilige Verwahrung zu nehmen, daß die Annahme zur Beförderung und die Aufdrückung des Abfertigungstempels auf den Frachtbrief (§ 54 Absatz 1) erst dann erfolgt, wenn die Beförderung möglich ist. Der Absender hat im Frachtbriefe sein Einverständnis mit diesem Verfahren zu erklären. In diesem Falle haftet die Eisenbahn bis zum Abschluß des Frachtvertrages als Verwahrer.<sup>223)</sup>

I. Leicht verderbliche Gegenstände sind von der vorübergehenden Einlagerung ausgeschlossen.

II. Das Einverständniss des Absenders ist im Frachtbriefe an der für „Sonstige zulässige Erklärungen“ vorgesehenen Stelle auszusprechen.

(3) Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde ist die Eisenbahn berechtigt, im Falle sie Wagenladungsgüter, deren sofortige Beförderung nicht möglich ist, gleichwohl zum Transporte annimmt, mit dem Absender zu vereinbaren, daß für die Sendung die Lieferfrist von dem Tage an zu rechnen ist, an welchem die Absendung thatsächlich erfolgt. Der Absender hat sein Einverständnis auf dem Frachtbriefe zu erklären und auf dem Frachtbriefduplikate zu wiederholen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Zeitpunkt der Absendung auf dem Frachtbriefe durch Aufdrückung eines besonderen Stempels ersichtlich zu machen und diesen Zeitpunkt dem Absender ohne Verzug mitzutheilen.<sup>224)</sup>

<sup>222)</sup> Zu den bereits an früherer Stelle (Anm. 17 f. S. 43 f.) erörterten Voraussetzungen der gesetzlichen Transportpflicht der Eisenbahnen gehört nach Art. 422 Abs. 1 Ziff. 3 Hand.-Ges.-Buch, daß „die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des Transports genügen“ — oder, wie die Berl.-Ord. § 6 Abs. 1 Ziff. 2 fast wörtlich damit übereinstimmend angiebt: „sofern die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist“  
Eger, Verkehrs-Ordnung f. d. Eisenbahnen Deutschlands. § 55. 18



der Berl.-Ord. zur vorläufigen Einlagerung entgegengenommen werden, so hat der Absender sein Einverständniß hiermit im Frachtbrieft an der für „Sonstige zulässige Erklärungen“ vorgesehenen Stelle auszusprechen (vgl. Zusatzbestimmung II zu § 55 der Berl.-Ord. S. 273). Die Abfertigungsstelle hat alsdann die Uebereinstimmung der Angaben des Frachtbrieftes mit dem einzulagernden Gute zu prüfen und dem Absender eine Bescheinigung folgenden Wortlautes zu erteilen:

„Die Güter-Abfertigungsstelle bescheinigt hierdurch, daß Herr ..... eine Sendung, welche im Frachtbrieft bezeichnet ist, wie folgt (Bezeichnung des Gutes nach Zeichen und Nummer, Anzahl, Art der Verpackung, Inhalt, Bruttogewicht und Adresse), heute auf dem Bahnhofe eingelagert und sich damit einverstanden erklärt hat, daß die Annahme zur Beförderung und die Aufdrückung des Abfertigungstempels auf den Frachtbrief erst dann erfolgt, wenn die Beförderung möglich ist.

(Datum, Unterschrift, Stempel).“

Wird bei der Einlagerung bahnsseitige Feststellung des Gewichts oder der Stückzahl verlangt, so ist diesem Verlangen gegen Erhebung der tarifmäßigen Gebühren thunlichst zu entsprechen. Diese Feststellungen sind jedoch für die etwa nachfolgende Frachtberechnung nicht maßgebend.

Die Verwahrungspflicht gemäß Abs. 2 ist keine unbedingte. Sie ist vielmehr nur insoweit vorhanden, als die Räumlichkeiten es gestatten, d. h. soweit die der Eisenbahn zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten nicht für den Betrieb in Anspruch genommen werden müssen. „Unter Räumlichkeiten“ sind nicht nur gedeckte Räume (Magazine, Schuppen), sondern auch die freien Terrain (Lagerplätze) der Bahn zu verstehen, falls sie sich zur Lagerung des betreffenden Gutes eignen. Die Allg. Zus.-Best. I zum § 55 der Berl.-Ord. schließen leicht verderbliche Gegenstände von der vorübergehenden Einlagerung aus (S. 273).

Die Verpflichtung zur Verwahrung ist ferner nicht identisch mit der Verpflichtung zur Transportannahme, und ihre Eingehung zieht daher auch nicht die strenge Haftpflicht des Frachtführers ex recepto (H.-O.-B. Art. 395 Berl.-Ord. § 75), sondern nur die gewöhnlichen Wirkungen des Verwahrungsvertrages nach sich. Die Eisenbahn hat daher zwar die Güter „gegen Empfangsbcheinigung“ zu übernehmen und dafür mit der Sorgfalt eines Depositors bis zum Abschluß des Frachtvertrages zu haften, nicht aber als Frachtführer. Denn es handelt sich hier um einen Vorvertrag, der erst später, wenn die Beförderung möglich geworden, durch einen zweiten, vom ersten ganz unabhängigen Vertrag, den Frachtvertrag, ersetzt wird, „um ein selbstständiges, dem Frachtvertrage vorhergehendes Aufbewahrungsgeschäft“ (Reichsger. 9. Juli 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. I S. 251, 253). Sobald der Zeitpunkt der Möglichkeit der Beförderung eintritt, findet daher ein neuer Vertragsabschluß statt, d. h. erst dann wird das Gut zum Transport angenommen, und demgemäß ist die Eisenbahn nur gehalten, das Gut unter dem Vorbehalt in Verwahrung zu nehmen, daß der Abschluß des Frachtvertrages, d. h. die Annahme zur Beförderung und die Auf-



§ 56.

**Auslieferung und Beförderung des Gutes.<sup>225)</sup>**

(1) Das Gut muß in den von der Eisenbahn festzusetzenden Dienststunden ausgeliefert und, falls die Verladung tarifmäßig dem Absender obliegt, innerhalb derselben verladen werden.<sup>226)</sup> Bei einer nach und nach stattfindenden Auslieferung der mit demselben Frachtbriefe aufgegebenen Sendung ist, sofern die Auslieferung durch den Absender über 24 Stunden verzögert wird, die Eisenbahn berechtigt, ein im Tarif festzusetzendes Lagergeld zu erheben. Dasselbe gilt in dem Falle, wenn Güter mit unvollständigem oder unrichtigem Frachtbriefe ausgeliefert sind und die Berichtigung nicht binnen 24 Stunden nach der Beanstandung erfolgt.<sup>227)</sup> Wegen der Anfuhr der Güter durch Kollfuhr-Unternehmer der Eisenbahn s. § 68.

I. Für die Erhebung des Lagergeldes gelten die Bestimmungen des Nebengebührentarifs (Abschnitt C).

(2) Die Beförderung erfolgt, je nach der Bestimmung im Frachtbriefe, in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht.<sup>228)</sup>

(3) An Sonn- und Festtagen wird gewöhnliches Frachtgut nicht angenommen und am Bestimmungsorte dem Empfänger nicht verabfolgt.<sup>229)</sup> Eilgut wird auch an Sonn- und Festtagen, aber nur in den ein- und für allemal bestimmten, durch Aushang an den Abfertigungsstellen, sowie in einem Lokalblatte bekannt zu machenden Tageszeiten angenommen und ausgeliefert.<sup>230)</sup>

II. An Sonn- und Festtagen wird nur zoll- und steuerfreies Eilgut angenommen und ausgeliefert.

(4) Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transport angenommen worden sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann.<sup>231)</sup> Jede Zuwiderhandlung gegen diese Bestimmung begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.<sup>232)</sup>

(5) Die Eisenbahnen sind verpflichtet, Einrichtungen zu treffen, durch welche die Reihenfolge der Güterabfertigung festgestellt werden kann.<sup>233)</sup>

(6) Die Bereitstellung der Wagen für solche Güter, deren Verladung der Absender selbst besorgt, muß für einen bestimmten Tag nachgesucht und die Auslieferung und Verladung in der von der





welchen der Absender sich seines Gewahrsams an dem Gute mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Frachtführers zum Zwecke der Beförderung entledigt. Geschieht dies nicht zur Beförderung, sondern, wenn diese nicht sofort erfolgen kann, zur einstweiligen Verwahrung, so liegt eine Auslieferung in diesem Sinne nicht vor (Verf.-Ord. § 55). Der Absender hat die Verpflichtung, das Gut in dem nach Gesetz bezw. Reglement im Frachtvertrage (Frachtbriefe) vereinbarten Zustande, nach Qualität und Quantität, auszuliefern, ferner in vorschriftsmäßiger bezw. angemessener und ausbedingener Verpackung und Signirung, sowie mit dem vom Frachtführer verlangten Frachtbriefe und mit den erforderlichen Begleitpapieren. (Vgl. Verf.-Ord. §§ 58 u. 59 und Allg. Abf.-Vorschr. § 23.) Erst nachdem der Frachtführer vollständig in den Gewahrsam des ganzen, in dem Frachtvertrage bezeichneten Gutes gesetzt worden ist, ist die Auslieferung begrifflich als vollzogen zu betrachten. Das allmähliche Heranliefern der einzelnen Theile des Gutes (successive Auslieferung) ist daher noch nicht Auslieferung im Rechtsinne. Der Absender ist verpflichtet, das Gut dem Frachtführer selbst oder den hierzu bestellten und legitimirten Organen (Leuten) desselben auszuliefern. Die Auslieferung muß ferner am rechten Orte erfolgen. In der Regel ist dies das Domizil und Betriebslokal des Frachtführers, also bei der Eisenbahn der Güterbahnhof, das Gütermagazin und die Güterabfertigungsstelle. Es kann aber auch durch Spezialreglements ic. bedungen sein, daß die Eisenbahn das Gut aus der Behausung ic. des Absenders abzuholen hat. (Thöl III S. 23. Schott S. 325.) Sodann liegt es dem Absender ob, das Gut dem Frachtführer zur rechten Zeit auszuliefern, d. h. zur usancemäßigen bezw. durch Reglement oder Vertrag bestimmten Zeit. Liefert der Absender das Gut vorzeitig oder zur Unzeit auf, so kann der Frachtführer die Annahme ablehnen oder für das vorzeitig angenommene Gut Lagergeld berechnen. Liefert der Absender das Gut verspätet auf, so kann er die Beförderung mit dem bereits abgehenden Transporte oder besondere Nachbeförderung nicht verlangen, sondern muß den nächsten regelmäßigen Transport abwarten. Ueberdies hat er dem Frachtführer den Schaden zu ersetzen, der diesem durch die Vorbereitung des Transports, Bereitstellung der Transportmittel ic. erwächst.

Die Verkehrsordnung enthält im Anschluß an diese allgemeinen Rechtsgrundsätze in den §§ 56, 57 und 58 eine Reihe ergänzender Bestimmungen, welche sich auf die Zeit der Auslieferung und der damit in Verbindung stehenden Verladung, auf die Art der Beförderung sowie auf die Verpackung und Bezeichnung des Gutes beziehen.

276) Zunächst bestimmt § 56 Abs. 1 Satz 1 in Betreff der Zeit der Auslieferung bezw. Verladung, daß das Gut in den von der Eisenbahn fest- § 56.  
Abs. 1.  
Satz 1 zusetzenden Dienststunden abgeliefert und, falls die Verladung tarifmäßig dem Absender obliegt, innerhalb derselben verladen werden muß. (Ueber die thunlichst schnelle Verladung und Abfertigung s. Allg. Abf.-Vorschr. § 34 Abs. 3, 4.) Damit ist der bereits oben S. 278 generell erörterte Grundsatz ausgesprochen, daß der Empfänger vorleiste, d. h. die Güter durch die Auslieferung zum Transport offeriren müsse, bevor die Pflicht der Eisenbahn



berechtigt, ein im Tarif festzusetzendes Lagergeld zu erheben. Ist die Verzögerung nicht durch den Absender, sondern auf andere Weise, durch Zufall zc. herbeigeführt, so darf ein Lagergeld nicht erhoben werden. Die Zeit wird a momento ad momentum berechnet, also einschließlich der Nachtstunden, wenn auch eine Auslieferung während dieser nicht möglich ist. (Rudbeschel S. 143.) Dagegen werden Sonn- und Festtage, insoweit sie in die ersten 24 Stunden fallen, nicht mitgerechnet. Nach Verlauf von 24 Stunden ist die Eisenbahn berechtigt, ein Lagergeld zu erheben. Die Erhebung ist also in das Ermessen der Bahn gestellt, nur fakultativ, nicht obligatorisch. Die Lagergeldspflichtigkeit beginnt mit dem Ablauf jener 24 Stunden. Sie dauert bis zur vollständig vollbrachten Auslieferung oder, wenn das Transporthinderniß in den Frachtbriefen liegt (s. Satz 3 dies. Abs.), bis zur Bervollständigung und Berichtigung derselben. Die Höhe und Berechnungsart dieses Lagergeldes muß im Gütertarife vorgesehen sein (s. Allg. Zus.-Best. I). Bis zur vollständigen Auslieferung des Gutes und zur Abstempelung des richtig gestellten Frachtbriefes haftet die Bahn für den bereits ausgelieferten Theil des Gutes nur ex deposito, nicht ex recepto. (Vgl. oben S. 265 und Rudbeschel S. 143.)

Nach Satz 3 besteht die Berechtigung der Eisenbahn zur Erhebung von Lagergeld auch in dem Falle, wenn Güter mit unvollständigem oder unrichtigem Frachtbriefe ausgeliefert sind und die Berichtigung nicht binnen 24 Stunden nach der Beanstandung erfolgt. Vgl. über die Unvollständigkeit und Unrichtigkeit von Frachtbriefen: § 53 Anm. 202 S. 255. Die Bervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe ist stricte an die Frist von 24 Stunden, vom Beginn der Auslieferung an gerechnet, geknüpft. Alsdann tritt die Lagergeldpflicht ein und ist nicht von der weiteren Bedingung abhängig, daß bei den Bemühungen um Berichtigung zc. der Frachtbriefe eine Verzögerung ersichtlich ist. Diese Frist ist vielmehr obligatorisch; sie beginnt nicht etwa mit dem Momente, wo die Güterabfertigungsstelle die Mangelhaftigkeit des Frachtbriefes monirt und denselben zurückweist, sondern gleichfalls mit dem Momente der Auslieferung. Dafür spricht die Fassung der Vorschrift. Auch würde anderenfalls der Absender, wenn er zunächst die 24stündige Auslieferungsfrist für sich in Anspruch nimmt und sodann erst eine gleiche Frist für Richtigstellung zc. des Frachtbriefes, die freie Lagerzeit über Gebühr ausdehnen. Er ist also verpflichtet, innerhalb der ersten 24 Stunden sowohl für die vollständige Auslieferung des Gutes, als auch eventuell für die Richtigstellung des Frachtbriefes zu sorgen.

228) Abs. 2 bestimmt, daß die Beförderung je nach der Vorschrift im § 56. Frachtbrief in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht erfolgt Die Be- Abs. 2.  
stimmung im Frachtbriefe braucht nicht in Worten, d. h. nicht mit der ausdrücklichen Bezeichnung „Eilgut“ oder „gewöhnliches Gut“ zu geschehen, sondern dokumentirt sich durch die Farbe desselben, indem ersteres auf weißem Papier mit karminrothem Streifen, letzteres nur auf weißem Papier aufzugeben ist (s. § 52 Anm. 194 S. 247). Im Zweifel ist die Farbe allein entscheidend. Die Allg. Zus.-Best. VII Abs. 2 zum § 51 Verf.-Ord. (S. 227) erklären das Verlangen der Beförderung auf einem Theile der Strecke als Eilgut, auf



im Frachtbriefe und durch denselben besonders zu deklarirende. Abs. 3 sagt ganz allgemein „Eilgut“, begreift also ausnahmslos und ohne Einschränkung alle Kategorien von Eilgut. Demgegenüber bestimmen die Allg. Zus.-Best. z. § 56 Abs. 3 Ziff. II: „An Sonn- und Festtagen wird nur zoll- und steuerfreies Eilgut angenommen und ausgeliefert“. Diese Bestimmung steht aber im Widerspruch mit § 56 Abs. 3 S. 2 und ist daher ungültig. Ueber den Begriff der „Sonn- und Festtage“ vgl. Abs. 3 S. 1 S. 282.

Die Annahme bezw. Auslieferungszeiten sollen „ein für alle Mal bestimmt“ sein, was wohl nur bedeutet, daß sie nicht etwa an jedem derartigen Tage besonders und von einander abweichend festgesetzt werden dürfen. Denn eine durch die Verkehrsverhältnisse zc. gebotene, generelle Abänderung dieser Zeiten soll den Eisenbahnen hierdurch nicht untersagt sein.

Die Bekanntmachung ist in zweifacher Form vorgeschrieben, nämlich: 1) Aushang an den Abfertigungsstellen und 2) in einem Lokalblatte. Die Bekanntmachung in beiden Formen ist obligatorisch; eine allein genügt nicht.

231) Abs. 4 Satz 1 giebt der Verpflichtung der Eisenbahn Ausdruck, § 56. in Betreff der Beförderung der Güter keinen Absender vor dem anderen Abs. 4. zu bevorzugen, d. h. die Reihenfolge der Annahme zu beobachten, Satz 1. sofern nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebs oder das öffentliche Interesse eine Ausnahme erfordern. Abs. 4 Satz 1 wiederholt hierbei, wenngleich mit etwas abweichendem Wortlaute, aber gleichem Sinne, die Vorschrift des Art. 422 Abs. 3 H.-G.-B., welche bestimmt, daß in Ansehung der Zeit der Beförderung kein Absender vor dem anderen ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund begünstigt werden darf. (Schott, S. 482 Endemann R. d. E. S. 531.) Die Absicht der Bestimmung geht dahin, die gleichmäßige Ausübung der Transportpflicht zu sichern; es soll der Transport des Einen nicht zu Gunsten des Anderen rechtswidrig aus persönlichen Gründen verzögert werden. Hierbei kommt nicht allein der eigentliche Transport, die Fortbewegung der Güter, in Betracht, sondern Annahme, Verwahrung, Transport und Ablieferung, überhaupt jeder zur Eingehung und Ausführung der Frachtverträge erforderliche Akt. (Buchelt II S. 555, v. Bahn II S. 713 § 23, Staub 2. Aufl. S. 1001.)

Der Grundsatz, daß die Priorität über die Zeit der Beförderung entscheidet, erleidet nur insoweit eine Ausnahme, als die vorstehenden, vom H.-G.-B. bezw. der Verk.-Ord. besonders bezeichneten Gründe sachlich — nicht persönlich — eine Bevorzugung bedingen. — Daß, was Art. 422 Abs. 3 H.-G.-B. „unter Einrichtungen der Bahn und Transportverhältnissen“ begreift, sagt hierbei § 56 Abs. 4 Satz 1 Verk.-Ord. unter „zwingenden Gründen des Eisenbahnbetriebes“ zusammen (s. Allg. Abf.-Vorschr. § 34. Abs. 1).

Der erste Grund liegt hiernach in den Einrichtungen der Bahn, bezw. zwingenden Gründen des Eisenbahnbetriebes, nicht in beliebigen, sondern der ratio legis nach in solchen, welche durch die allgemeine wirtschaftliche Betriebsweise der Bahnen geboten sind und Abweichungen



232) Die Pflicht der Eisenbahn aus Abs. 4 Satz 1 ist nicht nur öffentlich-rechtlicher Natur und im Wege der Beschwerde bei den Aufsichtsbehörden verfolgbar (Schott S. 483, Endemann, R. d. E., S. 535), sondern zugleich dadurch zu einer privatrechtlichen Verbindlichkeit gemacht, daß nach Art. 422 des Handelsgesetzbuchs und in Uebereinstimmung damit nach Satz 2 Abs. 4 § 56 Bert.-Ord., Zuwiderhandlungen gegen dieselbe den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens begründen. Jede derartige Zuwiderhandlung involvirt die Verletzung einer gesetzlichen Pflicht (obligatio ex lege), nicht nur eine Vertragsverletzung, und begründet daher die daraus gegebene gesetzliche Schadensklage (v. Sahn II S. 713, Thöl III S. 152, 155). Die Zuwiderhandlung braucht daher auch nicht auf Vorsatz oder grobem Verschulden zu beruhen; zur Begründung des Schadensanspruchs genügt vielmehr die Thatfache der Zuwiderhandlung. (Unzutreffend: Buchelt II S. 566 Nr. 12, Staub S. 1002). Alle derartigen Zuwiderhandlungen begründen den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens. Der Anspruch ist unbeschränkt für allen Schaden gegeben, erstreckt sich also gemäß Art. 283 H.-G.-B. sowohl auf den wirklichen Schaden, wie auf den entgangenen Gewinn. (Thöl III S. 152, 153, Endemann S. 535.) Die Beschränkungen gemäß Art. 427 H.-G.-B. sind hier ausgeschlossen, weil es sich nicht um die Erfüllung vertragsmäßiger, sondern gesetzlicher Verpflichtungen handelt. (Reyßner S. 481.) Der Beweis der Zuwiderhandlung, ferner der Existenz und der Höhe des Schadens, sowie des Kausalnexus zwischen der Zuwiderhandlung und dem Schaden liegt dem Betroffenen ob, der den Schadensanspruch erhebt.

Die Begründung der Klage bietet dadurch Schwierigkeiten, daß der Kläger die Voraussetzungen der Transportpflicht beweisen muß, welche sich aus Art. 422 H.-G.-B. ergeben, und dieser Beweis häufig die Kenntniß interner Verhältnisse der Eisenbahn bedingt, die der Kläger nur schwer erlangen kann (Wehrmann S. 84). Ebenso bietet der Beweis der Existenz eines Schadens und der Höhe desselben hier besondere Schwierigkeiten. Indes darf dieser Umstand nicht etwa dazu führen, die allgemeinen Regeln der Beweislast zu verschieben und den Beweis an Stelle des Klägers der verklagten Eisenbahn aufzuerlegen. (v. Sahn II S. 701, 714. A. M. Schott S. 483.)

233) Abs. 5 legt noch in Verbindung mit Abs. 4 Satz 1 den Eisenbahnen die Verpflichtung auf, Einrichtungen zu treffen, durch welche die Reihenfolge der Güterabfertigung festgestellt werden kann. Dadurch wird den Absendern die Möglichkeit gegeben, der Bahn gegenüber den sonst mit großen Schwierigkeiten verknüpften Nachweis der Verletzung des in Rede stehenden Verbots zu führen (Ruckdeschel S. 102). Es ist zwar nicht vorgeschrieben, daß zu diesem Behufe besondere Journale oder sonstige Aufschreibungen geführt werden, wie das Wort „Einrichtungen“ ergibt. Vielmehr genügt jede andere geeignete Form, welche die Reihenfolge der Abfertigung ersichtlich macht (z. B. Aufbewahrung von Frachtbrief- oder Frachtkarten-Kopien und Duplikaten in chronologischer Folge). In der Regel wird aber die Konstatation





Tag als Bedarf im Wagenbestellbuch vorzutragen. Sobald Wagen verfügbar werden, sind dieselben vorweg auf die aus früheren Tagen unerledigten Bestellungen zu überweisen. Es ist deshalb darauf zu sehen, daß die Besteller Wagen, welche nicht haben gestellt werden können, nicht nochmals bestellen. Andererseits ist darauf zu achten, daß nicht einzelne Verloader bei Wagenmangel in der Absicht, sich die Bestellung der Wagen im Voraus für mehrere Tage zu sichern, mehr Wagen für jeden Fall bestellen, als sie thatsächlich bedürfen. Etwaige Wahrnehmungen in dieser Beziehung sind der vorgesetzten Verwaltungsstelle anzuzeigen. Den Bestellern muß es überlassen bleiben, über die Bereitstellung der bestellten Wagen rechtzeitig Erkundigung einzuziehen. Anträgen derselben auf besondere Mittheilung über die erfolgte Bereitstellung ist jedoch thunlichst zu entsprechen (Allg. Abf. Vorschr. § 33 Abf. 5—9 u. 11 und hierzu Bes. Zus.-Best. der Preuß. Staatsb. Ziff. IV.)

235) Abf. 6 Satz 2 enthält eine Ergänzung des Satzes 1. Die Bestimmung des letzteren, daß die Verladung der gestellten Wagen in der von der Eisenbahn zu bestimmenden Frist vollendet werden müsse, stellt es ganz dem Ermessen der betreffenden Verwaltung bezw. Station anheim, diese Frist von Fall zu Fall und mit einer das Publikum beschwerenden Ungleichmäßigkeit festzusetzen. Um einem derartigen Verfahren vorzubeugen, bestimmt Satz 2, daß die Verladungsfrist durch Anschlag an den Abfertigungsstellen, sowie durch Bekanntmachung in einem Lokalblatte zur allgemeinen Kenntniß gebracht werde. Es ist hierdurch zwar nicht ausgeschlossen, daß je dem Bedürfniß und Stand des Wagenparks (Wagenmangel — Wagenüberfluß) entsprechend die Frist verringert oder verlängert werden darf. Aber durch Erforderniß der Publikation dieser Frist sind die Absender einerseits gegen eine ungleichmäßige Behandlung, andererseits gegen zu häufige und ungerechtfertigte Abänderungen geschützt. Von der Genehmigung der Aufsichtsbehörde ist die Festsetzung bezw. Abänderung der Frist nicht abhängig, auch bestimmt Abf. 6 eine Minimalfrist nicht. Indes bildet der Natur der Sache nach derjenige Zeitraum die Minimalgrenze, in welchem es vernünftigerweise überhaupt möglich ist, die Verladung eines Wagens zu bewirken. Weist also der Absender nach, daß die Eisenbahn unter diese Frist herabgegangen ist, so wird er sich mit Erfolg gegen die Forderung eines Wagenstandgeldes (§. Abf. 7) schützen können.

§ 56.  
Abf. 6.  
Satz 2.

236) Abf. 7 Satz 1—3 normirt die Befugnisse der Bahn durch Schuld des Absenders bei verzögerter Auslieferung und Beladung bestellter Wagen. Für diesen Fall hat gemäß Satz 1 nach Ablauf der laut Abf. 6 bestimmten Frist der Absender das im Tarife festzusetzende Wagenstandgeld zu bezahlen. Zahlungspflichtig ist derjenige, welcher:

§ 56.  
Abf. 7.  
Satz 1

1. Wagen zum Transport selbst zu verladender Güter bestellt, und
2. dieselben nicht in der vorgeschriebenen Frist beladet.

Die erste Voraussetzung ist also die Bestellung von Eisenbahnwagen zum Transport von Gütern, deren Verladung der Absender zu besorgen hat. Für die Verzögerung in der Auslieferung nicht bestellter Wagen kann hiernach ein derartiges Standgeld nicht erhoben werden, sondern nur ein Lagergeld in Gemäßheit des § 56 Abf. 1, wenn die Auslieferung 24 Stunden überschreitet. Desgleichen nicht, wenn zwar der Absender die Wagen bestellt, aber



Konventionalstrafe, wenn die Wagen gar nicht beladen werden. Bei verspäteter Verladung ist das verwirkte Wagenstandgeld sofort zu fordern und, sofern dasselbe bis zum Abgang des Gutes vom Absender nicht entrichtet ist, durch Ueberweisung an die Empfangsstation einzuziehen.

Die bes. Zus.-Best. der Preuß. Staatsb. Ziff. VII verordnen noch: Wenn die bestellten Wagen erst zu einem späteren als dem beantragten Tage überwiesen werden, so ist denjenigen Absendern, welche mehr als 5 km vom Stationsorte entfernt wohnen, eine standgeldfreie Beladungsfrist von 24 Tagestunden zu gewähren, insofern nicht bei gesteigertem Wagenbedarf eine Einschränkung dieser Frist angeordnet wird.

288) Satz 3 gewährt ferner im Falle des Satzes 1 (Anm. 236) der § 56. Eisenbahn die Berechtigung, nach Ablauf der vorgeschriebenen Beladungs- Abs. 7. frist, den Wagen auf Kosten des Bestellers zu entladen und das Gut auf Satz 3. dessen Gefahr und Kosten auf Lager zu nehmen. Die Ausübung dieser Befugnisse hängt von dem Ermessen der Eisenbahn ab (Schott S. 396, Endemann S. 551). Sie kann also auch den bestellten Wagen beliebig über die vorgeschriebene Frist hinaus zur Verfügung des Bestellers stehen und es bei Erhebung der entsprechenden Standgelder bewenden lassen. Will oder kann sie dies aber im Interesse des Wagenverkehrs, anderweiter Bestellungen zc. nicht, so darf sie den Wagen nach Ablauf der Beladungsfrist der Verfügung des Bestellers entziehen. Hatte die Verladung noch nicht begonnen, ist also der bestellte Wagen noch leer, so ist diese Entziehung sehr einfach durch anderweite Verwendung desselben bewirkt. Ist der Wagen aber schon ganz oder theilweise beladen, so bedarf es hierzu weitergehender Maßregeln, nämlich der Entladung und Lagerung des verladenen Gutes. Da ein Frachtvertragsverhältniß in der Regel noch nicht besteht (§ 54 Abs. 1), so bestimmt die Berl.-Ord. alsbald zur Vermeidung von Streitigkeiten, daß die Folgen dieser durch Schuld des Bestellers erforderlichen Maßregeln der Letztere zu tragen hat. Die Entfernung des Geladenen von dem Wagen, d. h. die Abladung erfolgt auf Kosten des Bestellers, d. h. gegen die tarifmäßigen zc. Abladegebühren. Daß die Abladung auch auf Gefahr desselben zu geschehen hat, sagt Satz 3 nicht. Es hängt dies davon ab, ob bereits ein Frachtvertrag abgeschlossen ist oder nicht. Ersterenfalls wird die Bahn für die Abladung ex recepto, letzterenfalls ex deposito zu haften, d. h. also jedenfalls die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu prästiren haben. Die Lagerung des Entladenen soll dagegen nicht nur auf Kosten („gegen ein Lagergeld“), sondern auch auf Gefahr desselben erfolgen, weil diese nunmehrige Lagerung, selbst wenn ein Frachtvertrag abgeschlossen worden, zur Erfüllung desselben nicht mehr gehört, sondern dieser mit der vollendeten Wiederabladung als aufgehoben gelten muß. Demungeachtet können aber die Worte „auf Gefahr“ keineswegs dahin verstanden werden, daß die Bahn nunmehr für das Entladene überhaupt nicht mehr verantwortlich sei und sich darum nicht weiter zu kümmern brauche. Vielmehr besteht ein Verwahrungsvertrag und die Bahn hat die Pflichten eines Verwahrers. Will oder kann sie dieselben nicht ausüben, z. B. aus Mangel geeigneter Lageräume, so muß sie mit dem Entladenen in Gemäßheit des § 70 Abs. 2 ver-



hätte, d. h. vom Momente der Säumniß in der Stellung hat die Bahn dem Besteller pro Tag das tarifmäßige Wagenstandgeld des Satzes 1 zu entrichten. Dieß ist unter den Worten: „eine dem Wagenstandgeld entsprechende Entschädigung“ zu verstehen. Neben derselben darf nicht noch ein weiterer Ersatzanspruch erhoben werden. Fraglich könnte nur sein, ob die Bahn auch dann straspflichtig ist, wenn sie nachweist, der Besteller sei zur Zeit des Eintritts der Säumniß auch seinerseits nicht zur Beladung fertig und im Stande gewesen. Man wird aber diese Frage bejahen müssen. Der Besteller hat ein Recht auf die rechtzeitige Stellung der Wagen, gleichviel ob er sofort verladen konnte oder wollte. Wie und wann er die Verladung bewirken will, hat die Bahn nicht zu kontroliren, sofern es nur in der vorgeschriebenen Frist geschieht.

### § 57.

#### **Beförderung in gedeckten oder in offenen Wagen.**

(1) Der Absender ist, sofern nicht eine Bestimmung der Verkehrsordnung, oder Zoll-, Steuer- und polizeiliche Vorschriften oder zwingende Gründe des Betriebes entgegenstehen, berechtigt, durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbrieife zu verlangen:

1. daß bei denjenigen Gütern, welche nach dem Tarife in offen gebauten Wagen befördert werden, die Beförderung in gedeckt gebauten Wagen erfolge,
2. daß bei denjenigen Gütern, welche nach dem Tarife in gedeckt gebauten Wagen befördert werden, die Beförderung in offen gebauten Wagen stattfinde.<sup>240)</sup>

I. Die näheren Bestimmungen hierüber befinden sich im Abschnitt B III der Allgemeinen Tarifvorschriften.

(2) Im ersteren Falle kann die Eisenbahn einen im Tarif festzusetzenden Zuschlag zur Fracht erheben.<sup>241)</sup>

II. Dieser Zuschlag wird nach den Bestimmungen im Abschnitt B III der Allgemeinen Tarifvorschriften (§ 43) erhoben.

(3) Der Tarif bestimmt, ob und unter welchen Bedingungen auf den im Frachtbrieife zu stellenden Antrag des Absenders Decken für offen gebaute Wagen miethweise überlassen werden.<sup>242)</sup>

III. Wann und unter welchen Bedingungen Decken von den Eisenbahnen auf Antrag miethweise hergegeben werden, ergiebt sich aus den Bestimmungen im Abschnitt B III der Allgemeinen Tarifvorschriften. Die Deckenmiethe wird nach den Bestimmungen des Nebengebührentarifs (Abschnitt C) erhoben.



241) Abs. 2 berechtigt die Bahn im Falle des Abs. 1 Ziff. 1 (Verlangen des Absenders, daß die Beförderung von Gütern, welche nach dem Tarife in offen gebauten Wagen befördert werden, in gedeckt gebauten erfolge) einen im Tarife festzusetzenden Zuschlag zur Fracht zu erheben. Dies rechtfertigt sich durch die Verwendung des theuereren Transportmittels. Die Eisenbahn kann einen solchen Zuschlag erheben, sie ist dazu befugt, aber sie braucht es nicht. Will sie aber von ihrem Rechte Gebrauch machen, so muß der Zuschlag im Tarife festgesetzt sein. Ohne diese tarifarische Festsetzung ist ihr die Erhebung eines Zuschlags nicht gestattet. Vgl. Allg. Zus.-Best. II (S. 291), wonach dieser Zuschlag nach den Bestimmungen im Abschnitt B III der Allgemeinen Tarifvorschriften (§ 43) erhoben wird. § 57.  
Abs. 2.

242) Erfolgt der Transport sei es nach Maßgabe der allgemeinen tarifarischen Vorschriften, sei es auf besonderes Verlangen des Absenders (Abs. 2 Ziff. 1) in offen gebauten Wagen, so ist die Eisenbahn an sich durch die Berl.-Ord. nicht verpflichtet, die offen gebauten Wagen zum Schutze des Gutes mit Decken zu versehen oder solche dem Absender auf dessen Verlangen miethweise zu überlassen. Wohl aber verpflichtet Abs. 3 des § 57 die Eisenbahnen, im Tarife zu bestimmen, ob überhaupt auf den im Frachtbriefe zu stellenden Antrag des Absenders Decken miethweise überlassen werden, und bejahendenfalls unter welchen Bedingungen. Der Tarif muß also hierüber irgend eine Bestimmung enthalten; aber diese Bestimmung kann sich eventuell auf den Satz beschränken, daß Decken überhaupt nicht gestellt werden. Enthält aber der Tarif die Bestimmung, daß Decken miethweise überlassen werden, so müssen zugleich auch weiter die Bedingungen im Tarife enthalten sein, unter welchen dies geschieht. Voraussetzung ist aber nach Abs. 3 in diesem Falle ein auf dem Frachtbriefe d. h. schriftlich zu stellender Antrag des Absenders. Ohne einen solchen Antrag braucht die Eisenbahn Decken selbst dann nicht zu vermieten, wenn die Hergabe im Tarife vorgesehen ist. § 57.  
Abs. 3.

Die Allg. Zus.-Best. III S. 291 verweisen in Betreff der miethweisen Hergabe von Decken auf die Bestimmungen im Abschnitt B III der allgemeinen Tarifvorschriften und in Betreff der Deckenmiethe auf die Bestimmungen des Nebengebührentarifs (Abschnitt C).

Die Allgem. Tarifvorschr. des deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs Th. I B III §§ 42—44 bestimmen: (§ 42) „Die Ueberlassung von Decken an den Absender auf dessen Antrag findet Seitens der Eisenbahn nur statt, soweit solche verfügbar sind und eine Beschädigung derselben durch den zu verladenden Artikel nach dem Ermessen der Verwaltung bezw. der Versand-Abfertigungsstelle nicht zu befürchten ist. Das Auflegen der miethweise überlassenen Decken liegt dem Absender ob. (§ 43.) Wenn Güter der im § 40 B aufgeführten Art bedeckt befördert werden, weil entweder 1. nach den Bestimmungen der Verkehrs-Ordnung oder nach polizeilichen Vorschriften die Beförderung in gedeckt gebauten Wagen oder in offen gebauten Wagen mit Decken geschehen muß — oder 2. die Zoll- oder Steuerbehörde Beförderung in gedeckt gebauten Wagen oder in offen gebauten Wagen mit Decken verlangt — oder 3. der Absender die Beförderung in gedeckt gebauten Wagen





IV. Die nachfolgend bezeichneten Güter werden, wenn sie den angegebenen Bedingungen nicht entsprechen, überhaupt nicht zur Beförderung angenommen, auch nicht gegen Abgabe der im Absatz (2) gedachten Erklärung:

1. Cigarren und Fleischwaaren, letztere jedoch nur, soweit sie nicht in dauerhaften Kisten, Fässern und dergl. zur Auflieferung gelangen, müssen in versiegelten oder plombirten Emballagen verpackt sein, welche vermöge ihrer Beschaffenheit oder durch geeignete Verschnürung genügende Sicherheit dafür bieten, dass ohne Verletzung der Siegel oder Plomben eine Beraubung nicht stattfinden kann. Das Siegel ist auch auf dem Frachtbriefe abzudrucken.

2. Fässer mit Flüssigkeiten dürfen nicht lecken, auch an den Dauben keine eingebrochenen Kimmen zeigen und müssen fest verspundet sein. Fässer, in welchen Most und nicht vergohrener neuer Wein, sowie gährender Fruchtsaft versendet wird, dürfen indessen nicht luftdicht verschlossen werden, sondern müssen mit zweckmässigen Büchsen (Mostpfeifen), welche den Austritt der Luft aus den Fässern zulassen, versehen sein.

3. Leere Fässer und dergl., welche mit beizenden, ätzenden, scharfen oder übelriechenden Flüssigkeiten gefüllt gewesen sind, müssen äusserlich trocken und gehörig verschlossen sein.

4. Die zur Aufnahme von frischen Fischen in Eispackung dienenden Körbe und sonstigen Verpackungsmittel sind zum Schutze der mitverladenen Güter innen (an Böden und Seitenwänden) durch Stroh, Sägespäne, Torfmoos oder dergl. zu dichten.

5. Gefüllte Säcke müssen mit Stricken, nicht etwa nur mit Strohseilen, fest und derartig zugebunden sein, dass ein zum Anfassen dienender Kropf gebildet wird.

6. Leere Säcke werden nur dann zur Beförderung angenommen, wenn die einzelnen Frachtstücke an der Blume (Kropf) mit starker Schnur derart umwickelt sind, dass ein Heraus- oder Auseinanderfallen derselben verhindert wird. Dieselben müssen mit Tafeln von Holz oder Pappe versehen sein, auf welchen in Uebereinstimmung mit dem Frachtbriefe die Bestimmungsstation deutlich angegeben ist.

7. Bei gefüllten Kartoffelsäcken muss die im nachfolgenden



nicht die besonderen Bestimmungen einzelner Bahnen dies vorschreiben.

243) Wie bereits Anm. 225 S. 279 im Allgemeinen hervorgehoben, gehört es zur ordnungsmäßigen Auslieferung des Gutes und liegt es daher dem Absender ob, das Gut in vorschriftsmäßiger bezw. angemessener und ausbedungener Verpackung und Bezeichnung aufzuliefern. § 58 Verk.-Ord. enthält die näheren Bestimmungen über diese Pflicht des Absenders zur Verpackung und Bezeichnung des Gutes und setzt zugleich die Rechtsfolgen fest, welche die Verletzung dieser Pflicht nach sich zieht. § 58.

244) Abs. 1 bestimmt, daß, soweit die Natur des Frachtguts zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte eine Verpackung nöthig macht, die gehörige Besorgung derselben dem Absender obliegt. Denn zur Transportpflicht der Eisenbahn gehört nur die Beförderung, nicht die Verpackung des Gutes. Den Transport nicht gehörig verpackten Gutes kann sie daher verweigern. Mithin ist der Absender zur Besorgung der Verpackung — soweit dieselbe nothwendig — verpflichtet. Ueber die Nothwendigkeit und Art der Verpackung entscheiden, insofern nicht für die nur bedingungsweise zugelassenen Güter die Anlage B zur Verk.-Ord. Anordnungen enthält, die Bestimmungen der Versandstation (Allg. Abfert. Vorschr. § 24 Ziff. 1) und, Mangels solcher, die Organe der Bahnverwaltung auf Grund ihrer eigenen Erfahrungen und nach allgemeinen bewährten Handelsgebräuchen eventuell unter Zuziehung Sachverständiger nach Maßgabe der Einrichtungen und Benutzungsweise der Bahn, im Streitfalle aber richterliches Ermessen. (Allg. Abf.-Vorschr. § 24 Ziff. 3.) Abs. 1. § 58.

245) Nach Abs. 1 des § 58 hat der Absender die Pflicht, für die ordnungsmäßige Verpackung des Gutes Sorge zu tragen. Die Eisenbahn ist ihrerseits dagegen gehalten, eine Prüfung eintreten zu lassen, ob der Absender diese Verpflichtung erfüllt hat. Nach der Natur des Eisenbahnbetriebs vermag sie dies aber nur, insofern die Mängel der Verpackung äußerlich erkennbar sind und dem Absender nicht ein arglistiges Verfahren zur Last fällt. Soweit die Mängel äußerlich nicht erkennbar sind, haftet der Absender unbedingt für alle daraus entstehenden Schäden (s. Abs. 3 Anm. 246). Soweit sie aber äußerlich erkennbar sind und der Absender nicht etwa arglistig gehandelt hat, verletzt die Eisenbahn ihre Prüfungspflicht und macht sich selbst einer Negligenz schuldig, wenn sie demungeachtet derartige Güter zum Transport annimmt. Sie kann sich daher, da sie bei gehöriger Prüfung und Entdeckung der Mängel die Uebernahme des Gutes verweigern durfte, in diesem Falle auf das Verschulden des Absenders nicht berufen und ist für die aus der fehlenden oder mangelhaften Verpackung entstehenden Schäden verantwortlich. Häufig liegt es aber im Interesse des Absenders, das Gut in der mangelhaften u. Verpackung auf eigenes Risiko (sei es zur Beschleunigung des Transports, sei es zur Kostenersparniß u.) befördern zu lassen und so die Bahn von der Haftung dafür zu befreien bezw. auf den Ersatzanspruch für die in Folge des Mangels etwa entstehenden Schäden zu verzichten. Prinzipiell ist nun zwar den Eisenbahnen durch Art. 423 S.-G.-B. ein Abs. 2. § 58.



gegebenen Zusatzbestimmungen gegen Ausstellung einer Erklärung nach Anlage E zur Verf.-Ord. geschehen kann. In diesem Falle hat der Absender auch auf dem Frachtbriefe selbst das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung anzuerkennen.“ Das Anerkenntniß braucht, wenn es in den Text des Frachtbriefes aufgenommen ist, einer besonderen Vollziehung nicht, anderenfalls muß es von derselben Person unterschrieben sein, welche den Frachtbrief als Absender vollzogen hat (bezw. von deren Bevollmächtigten). Derjenige, der den unterschriebenen Frachtbrief zur Bahn bringt, gilt nicht ohne Weiteres für ermächtigt, das Anerkenntniß und die Erklärung zu vollziehen.

Ueber die Ausstellung sogen. Generalreverse (Allgemeiner Erklärungen) bei häufigen Versendungen gleichartiger Güter durch denselben Absender bestimmen die Allg. Abf.-Vorschr., § 24 Ziff. 4—9 Folgendes: „Auf besonderen Wunsch solcher Absender, welche mehrfach gleichartige Güter mit denselben Mängeln der Verpackung oder ohne Verpackung aufgeben, kann die Niederlegung einer Allgemeinen Erklärung an Stelle der vorbezeichneten Erklärung zugelassen werden. Ueber die Zulässigkeit entscheidet, sofern nicht Ausnahmen vorgeschrieben sind, der Vorsteher der Annahmestelle. Die Allgemeine Erklärung darf sich nur auf ein der Gattung nach ganz genau bezeichnetes Gut beziehen und hat entweder nur das Fehlen der Verpackung überhaupt oder nur dieselben regelmäßig wiederkehrenden Mängel der Verpackung unter Angabe ihrer Art zu bezeichnen. Die Annahmestellen haben in jedem Falle sorgfältig zu prüfen, ob Gattung und Verpackungsart des Gutes mit den Angaben der Allgemeinen Erklärung übereinstimmen. Bei Aufgabe von Gütern unter Bezugnahme auf die Allgemeine Erklärung ist jedesmal auf letztere durch einen Vermerk im Frachtbriefe hinzuweisen. Außerdem muß der Frachtbrief selbst das Anerkenntniß des Absenders über das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung enthalten. Ist das nach Vorstehendem erforderliche Anerkenntniß des Absenders im Frachtbriefe nicht vorgedruckt oder nicht mit der gleichen Handschrift wie der Frachtbrief ausgestellt, so ist unterschriftliche Vollziehung durch den Absender erforderlich. Fehlt das Anerkenntniß im einzelnen Falle, so ist dasselbe entweder nachzuholen oder die Annahme zu beanstanden. Die Erklärungen und die Allgemeinen Erklärungen sind von der Annahmestelle sicher aufzubewahren. Die Muster zu den Erklärungen sind nach Maßgabe der hierüber erlassenen besonderen Vorschriften an das Publikum abzugeben.“ (In den Allg. Abf.-Vorschr. Anlage 10 ist ein bezügliches Muster vorgeschrieben.)

246) Abf. 3 Satz 1 bestimmt, daß für derartig bescheinigte sowie für solche Mängel der Verpackung, welche äußerlich nicht erkennbar sind, der Absender zu haften und jeden daraus entstehenden Schaden zu tragen, bezw. der Bahnverwaltung zu ersetzen hat. Hiernach hat Absender für Mängel der Verpackung in zwei Fällen unbedingt zu haften, nämlich: 1) wenn er äußerlich erkennbare Mängel in der im Abf. 2 (Anm. 245) bezeichneten Art bescheinigt hat; 2) wenn die Mängel äußerlich nicht erkennbar waren.

Was den ersten Fall anlangt, so steht dem Wortlaut nach diese Be-

§ 58.

Abf. 3.

Satz 1.



trächtigt und verhindert werden, andererseits dadurch, daß sie nach der ihr gemäß § 75 ff. obliegenden Haftpflicht genöthigt ist, dritten Personen — Bediensteten, Passagieren oder Versendern von Gütern — Schadenersatz zu leisten. Festzuhalten ist aber hierbei, daß dem Absender diese Haft- bezw. Schadenersatzpflicht nur obliegt für den „daraus“ entstehenden Schaden, d. h. aus äußerlich erkennbaren Mängeln, welche auf dem Frachtbriefe anerkannt sind, und aus äußerlich nicht erkennbaren Mängeln der Verpackung. Die Haftpflicht der Eisenbahn hört also nicht etwa gänzlich auf, sondern bleibt für alle andern Fälle gemäß § 75 ff. fortbestehen.

247) Es ist (oben S. 297) der Grundsatz erörtert worden, daß die Bahnverwaltung für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung, welche sie sich nicht durch Anerkenntniß des Absenders hat bescheinigen lassen, haftet, weil sie entweder die Annahme zu verweigern oder sich durch das Verlangen eines derartigen Anerkenntnisses von der Haftpflicht zu befreien berechtigt ist, und daß sie, indem sie von beiden Befugnissen keinen Gebrauch macht, der Vermuthung Raum giebt, daß sie auf die Haftung des Absenders verzichte, und sich gewissermaßen in Verschulden setzt. Hiervon schafft Satz 2 des Abs. 3 eine Ausnahme, indem bestimmt ist, daß, obwohl die Ausstellung eines Anerkenntnisses nicht erfolgt ist, der Absender doch auch für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung haftet, „wenn ihm ein arglistiges Verfahren zur Last fällt.“ Diese Bestimmung entspricht der allgemeinen Rechtsregel, wonach Niemand aus einem arglistigen Verfahren einen Vortheil ziehen darf. Unter „arglistigem Verfahren“ ist nur der dolus, die böse Absicht, zu verstehen, dagegen nicht bloße culpa (Verschulden), auch nicht culpa lata (grobes Verschulden). Die Haftung des Absenders bezw. die Liberirung der Bahn von der Haftpflicht im Falle der nicht erfolgten Bescheinigung äußerlich erkennbarer Mängel (Abs. 2) tritt aber nur in diesem einen Falle (des arglistigen Verfahrens) ein, wie die Worte: „so haftet der Absender . . . nur“ aussprechen, in allen anderen Fällen ist bei nicht erfolgter Bescheinigung die Bahn haftpflichtig. Die Haftung des Absenders bei arglistigem Verfahren besteht auch hier darin, daß er nicht nur jeden daraus entstehenden Schaden tragen, sondern auch der Bahnverwaltung ersetzen muß (Anm. 246 S. 300).

248) Abs. 4 u. 5 des § 58 enthalten Bestimmungen über die Bezeichnung (Signirung) von Stückgütern (nicht aller Güter, denn Wagenladungs-güter bedürfen keiner äußeren Bezeichnung) und dienen dem Zwecke, die häufigen, insbesondere bei starkem Verkehre vorkommenden Verschleppungen zu verhindern.

Nach Abs. 4 sind Stückgüter in haltbarer, deutlicher und Verwechslungen ausschließender Weise genau übereinstimmend mit den Angaben im Frachtbriefe äußerlich zu bezeichnen (signiren). Diese Vorschrift ist obligatorisch (s. dagegen Abs. 5), so daß weder die Eisenbahnen, noch die Absender von derselben absehen dürfen.

Die Allg. Abs.-Vorschr. § 23 Abs. 2, 3 u. 5 bestimmen hierzu: Vor der Uebernahme von Stückgut ist durch eine sorgfältige Vergleichung der Angaben im Frachtbriefe (vgl. § 51 Abs. 1d u. § 58 Abs. 4 der Verk.-Ord.) bezüglich der Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummer die Ueber-

§ 58.  
Abs. 3.  
Satz 2.

§ 58.  
Abs. 4.





einer größeren Anzahl kleiner gleichartiger Frachtstücke bestehen (z. B. eiserne Löpfe, Schaufeln, Mulden etc.). In diesen Fällen sind nur einige Stücke zu bezetteln. (Bes. Zus.-Best. der Preuß. Staatseisenb.: Die bahnseitige Bezettelung findet nicht statt, wenn die zu einem Frachtbriefe gehörige Stückgutsendung einen ganzen Wagen füllt.) Ob und inwieweit die Bestimmungs- oder Kartirungsstation in die Vellebezettel einzutragen ist, bleibt den Anordnungen jeder einzelnen Verwaltung überlassen. Vgl. die vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbande herausgegebenen Vorschriften über die Bezettelung der Einzelstückgüter und beladenen Wagen. (Bes. Zus.-Best. der Preuß. Staatseisenb.: In die Vellebezettel ist die Bestimmungsstation einzutragen, soweit nicht letztere auf den Frachtstücken selbst deutlich angegeben ist.) Für diejenigen Stückgüter, deren Auslieferung in den Seehafenplätzen ohne Bezeichnung der Bestimmungsstation gestattet ist (vgl. Zus.-Best. V zu § 58 der Verf.-Ord.), müssen die Vellebezettel in jedem Falle bahnseitig mit dem Namen der Bestimmungsstation versehen werden.

### § 59.

#### Zoll-, Steuer-, Polizei- und statistische Vorschriften.<sup>250)</sup>

(1) Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbriefe diejenigen Begleitpapiere beizugeben, welche zur Erfüllung der etwa bestehenden Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind.<sup>251)</sup> Er haftet der Eisenbahn, sofern derselben nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, welche aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen.<sup>252)</sup>

(2) Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit derselben nicht ob.<sup>253)</sup>

(3) Die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften werden, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Spediteur übertragen oder gegen eine im Tarif festzusetzende Gebühr selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Spediteurs.<sup>254)</sup>

(4) Falls der Absender eine Art der Abfertigung beantragt hat, welche im gegebenen Falle nicht zulässig ist, so hat die Eisenbahn diejenige Abfertigung zu veranlassen, welche sie für das Interesse des Absenders am vortheilhaftesten erachtet. Der Absender ist hiervon zu benachrichtigen.<sup>255)</sup>

(5) Der Verfügungsberechtigte kann der Zollbehandlung entweder selbst oder durch einen im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten

beimohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarifierung des Gutes zu ertheilen und seine Bemerkungen beizufügen. Diese Befugniß begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen.<sup>256)</sup>

(6) Bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht dem Empfänger das Recht zu, die zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbriefe etwas anderes festgesetzt ist.<sup>257)</sup>

I. Güter, deren zollamtlicher Verschluss verletzt oder mangelhaft ist, werden zur Beförderung nicht angenommen.

II. Mit Begleitschein des deutschen Zollgebiets versehene Güter, welche nach den Frachtbriefen einen ausserhalb des deutschen Zollgebiets gelegenen Bestimmungsort haben und direkt dahin adressirt sind, werden in solchen Fällen, in welchen der Begleitschein nicht auf das betreffende Ausgangszollamt gestellt ist, zur Beförderung nicht zugelassen.

III. Unter zollamtlichem Verschluss angekommene Güter sowie Güter mit Begleitschein I werden nebst den dazu gehörigen Urkunden dem zuständigen Zoll- oder Steueramte durch die Eisenbahn auf Kosten des Empfängers vorgeführt, wenn letzterem nicht selbst die Vorführung gegen Sicherheitsleistung überlassen wird.

IV. Güter, welche auf einen von einer Eisenbahn ausgewirkten Begleitschein II abgefertigt sind, werden dem Empfänger nicht eher ausgeliefert, als bis derselbe durch Vorlegung der Zollquittung die Erledigung des Begleitscheins nachgewiesen hat.

V. Für Güter, welche unter Zollverschluss gehen müssen, können offene Wagen nur dann verwendet werden, wenn der Absender für Deckung der Wagen in einer den zoll- und steueramtlichen Vorschriften genügenden Weise sorgt. In welchen Fällen offene Wagen in der Richtung von oder nach dem Zollauslande auch ohne Decken verwendet werden können, richtet sich nach den Anforderungen der Zollverwaltung.

VI. Die Gebühren für die zoll- und steueramtliche Abfertigung der Güter, soweit dieselbe durch die Eisenbahn bewirkt wird, werden nach den Bestimmungen des Nebengebührentarifs (Abschnitt C) erhoben.

(7) Bezüglich der Güter, welche über die Grenzen des deutschen Zollgebiets ein-, aus- oder durchgeführt werden, sind die reichsgesetz-

lichen Bestimmungen, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs, und die dazu erlassenen Ausführungsvorschriften zu beachten. Die Beschaffung der nach diesem Gesetz erforderlichen Anmeldescheine in Betreff der Ein-, Aus- und Durchfuhr liegt dem Absender beziehungsweise Empfänger ob. Sofern solche eisenbahnseitig bewirkt wird, kommen dafür die im Tarif festzusetzenden Gebühren zur Erhebung. Anmeldescheine, welche mit dem Stempel des Kaiserlichen Statistischen Amtes nicht versehen sind, unterliegen behufs Feststellung ihrer Uebereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Formular der zu-  
vorigen Abstempelung seitens der Eisenbahn gegen die im Tarif fest-  
zusetzende Gebühr.<sup>258)</sup>

VII. Die Gebühren für die Beschaffung der Anmeldescheine oder für die Abstempelung letzterer werden nach den Bestimmungen des Nebengebührentarifs (Abschnitt C) erhoben.

<sup>250)</sup> § 59 enthält die für den Eisenbahntransport maßgebenden Bestim- § 59.  
mungen über die Beobachtung der Zoll-, Steuer-, Polizei- und sta-  
tistischen Vorschriften. Nach dem H.-G.-B. gehört weder die Beschaffung  
der Zoll-, Steuer-, Polizei- und statistischen Begleitpapiere, noch die Besor-  
gung der zoll- und steueramtlichen Behandlung des Guts zu den Pflichten  
des Frachtführers. Das Gesetz geht davon aus, daß der Frachtführer lediglich  
den Frachtvertrag zu erfüllen hat, dessen wesentlichen Inhalt der Transport  
des Guts, die Fortbewegung von Ort zu Ort bildet. Alle Handlungen da-  
gegen, welche dazu dienen, das Gut transportbereit, d. h. für den Beförde-  
rungsakt fähig zu machen, sind Sache des Absenders. Demgemäß bestimmt  
das H.-G.-B. (Art. 393 Satz 1), daß der Absender verpflichtet ist, bei  
Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder  
steueramtlichen Behandlung unterliegen, den Frachtführer in den Besitz  
der deshalb erforderlichen Begleitpapiere zu setzen. (Endemann  
S. 724, 730. v. Hahn II S. 585. Buchelt II S. 456. Thöl III § 12, § 63.  
Schott S. 397. Wehrmann S. 54 f. Rudelschel S. 69.) Aus dieser  
Verbindlichkeit ergibt sich aber die des Weiteren im H.-G.-B. (Art. 393  
Satz 2) dem Absender auferlegte Pflicht, dem Frachtführer, sofern nicht diesem  
selbst ein Verschulden zur Last fällt, für alle Strafen und Schäden,  
welche denselben wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit der Be-  
gleitpapiere treffen, zu haften. (Reyßner S. 441. Anschütz und v.  
Bölderndorff III S. 430. Mañower S. 505. Staub, 2. Aufl., S. 954.)  
Es war nothwendig, diese Folgerung ausdrücklich auszusprechen, weil nach  
den meisten Zollgesetzgebungen unmittelbar der Frachtführer als der Produ-  
zent der unrichtigen oder unzulänglichen Begleitpapiere, nicht aber der Ab-  
sender, den ersterer nur vertritt, zur Verantwortung gezogen und mit der  
gesetzlichen Strafe belegt wird, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob er wirk-  
lich der Schuldige ist oder nicht, und Zweifel darüber entstehen könnten, ob  
Eger, Verkehrs-Ordnung f. d. Eisenbahnen Deutschlands. 20



Ausgangszollamt gestellt ist, zur Beförderung nicht zugelassen. (Allg. Zus.-Best. II.) Vgl. noch Allg. Abf.-Vorschr. § 28 Ziff. 7: „Die in den Begleitpapieren vorgefundenen Mängel oder Unvollständigkeiten sind vor der Uebernahme von dem Absender zu beseitigen. Hierbei haben sich die Beamten möglichst entgegenkommend zu verhalten. Beispielsweise ist die Verlängerung der Erledigungsfrist zunächst zu erwirken, wenn diese nach den Begleitpapieren so kurz bemessen, daß innerhalb derselben die Erledigungsstation nicht zu erreichen ist.“

Die Eisenbahn ist, wenn ihr die Papiere nicht in gehöriger Form und rechtzeitig mit dem Frachtbriefe zugestellt werden, nicht verpflichtet, den Transport zu übernehmen. (Buchelt II S. 456. Thöl III S. 20.) Andererseits dürfen die Bahnen aber auch nicht weitergehende Anforderungen stellen, als sie in den Zollgesetzen gegeben sind. So hat z. B. das R.-E.-A. bestimmt, daß, wenn von ausländischen Zollgesetzen die Zolldeklaration auf dem Frachtbriefe in der bezüglichen ausländischen Sprache vorgeschrieben ist, der Absender diese Vorschrift zu erfüllen hat. Ist dies jedoch nicht vorgeschrieben, so sind die Eisenbahnverwaltungen zu dem Verlangen der Deklaration in ausländischer Sprache nicht befugt. (Verf. d. R.-E.-A. 1. April 1877 Nr. 2004.) Damit hängt die Pflicht des Absenders eng zusammen, in den Frachtbrief ein genaues Verzeichniß dieser Papiere aufzunehmen. (Verf.-Ord. § 51 Abs. 1 lit. b. s. oben Anm. 186 S. 238.) Die Pflicht erstreckt sich auf: die Papiere zur Erfüllung aller Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften, sowohl des Inlandes wie des Auslandes, und jeder Art (sanitäts-, wohlfahrtspolizeiliche etc.) und an jedem Orte vor der Ablieferung an den Empfänger (Versandstation, unterwegs, Bestimmungsstation), nicht aber nach der Ablieferung an denselben. Die für den Eisenbahnverkehr Deutschlands in Betracht kommenden Zoll- und Steuervorschriften enthalten: a) das Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869 (§§ 59—73, 95, 96, 131, 133, 136, 143, 153); b) das Regulativ für die zollamtliche Behandlung des Güter- und Effectentransports auf den Eisenbahnen vom 1. Februar 1870; c) das Begleitscheinregulativ vom 1. Februar 1870 nebst Ergänzungsbestimmungen; d) das Niederlageregulativ vom 15. Juli 1879  
1. Februar 1870; e) das Zolltarifgesetz vom 22. Mai 1885 mit den von den einzelnen Verwaltungen hierzu erlassenen Erläuterungsbestimmungen; f) das Gesetz vom 18. April 1886, betreffend einen Zusatz zu § 5 des Zolltarifgesetzes vom 15. Juli 1879  
22. Mai 1885 Hinsichtlich der Anmeldescheine bei Gütern, welche über die Grenzen des deutschen Zollgebietes ein-, aus- oder durchgeführt werden und der Anmeldepflicht unterliegen, wird auf das Gesetz vom 20. Juli 1879, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs, sowie auf die von den Verwaltungen hierzu erlassene Instruktion verwiesen. Wegen Ermittlung des zollpflichtigen Gewichts der in Wagenladungen eingehenden Massengüter vgl. den Erlaß des Reichs-Eisenbahnamts vom 21. März 1884 (E.-B.-Bl. S. 226). Vgl. Allg. Abf.-Vorschr. § 28 Ziff. 9 und die dort angeführte, vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbande herausgegebene Zusammenstellung der im Verkehre nach dem Reichsausslande zu berücksichtigenden

Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften, mit einem Anhange, enthaltend Vorschriften, betr. den Verkehr mit steuerpflichtigen Gegenständen innerhalb des Deutschen Reiches (Hannover, 1892).

§ 59. 252) Nach Abs. 1 Satz 2 haftet der Absender der Eisenbahn, sofern  
 Abs. 1. derselben nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, welche aus dem  
 Satz 2. Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen. Der  
 Absender hat aber nicht nur selbst allen daraus entstehenden Schaden (Kon-  
 fiskation zc.) zu tragen, sondern muß der Bahn auch den erwachsenden  
 Schaden (Strafen, Verzug, Konfiskation, Kosten der Ausladung zc.) ersetzen.  
 Der Absender hat der Eisenbahn die Zollstrafe zu erlegen, ohne daß diese  
 den Beweis der Zahlung zu führen hat, denn sie hat den Liberierungsanspruch  
 und braucht die Zollstrafe nicht vorzuschießen. (R.-D.-G.-Entsch. Bd. 13 S. 6.)  
 Von besonderer Wichtigkeit ist hier das Vereinszollgesetz vom 1. Juli  
 1869 (Bund.-Ges.-Bl. 1869 Nr. 30 S. 317), vornehmlich §§ 59—73, 94—96,  
 134—165. Dasselbe setzt in seinen §§ 134—152 die Strafen wegen Zu-  
 widerhandlungen gegen die das Zollwesen betreffenden gesetzlichen und  
 Verwaltungsvorschriften fest, giebt sodann im § 153 eine allgemeine Bestim-  
 mung über die subsidiäre Haftpflicht der Dienstherren, Eisenbahnverwal-  
 tungen, Dampfschiffahrtsgesellschaften zc. für Geldbußen, Zollgefälle und  
 Prozeßkosten und läßt in den §§ 154—157 einige besondere Bestimmungen  
 über Konfiskation folgen.

Betreffs der Feststellung des Thatbestandes von Zollvergehen und  
 ihrer Bestrafung geht das Vereinszollgesetz im Allgemeinen von dem Prin-  
 zip aus (§ 137), daß das Dasein der in Rede stehenden Vergehen und die  
 Anwendung der Strafe derselben lediglich durch die im Gesetze bezeichneten  
 Thatfachen begründet wird. Kann jedoch der Angeschuldigte nachweisen,  
 daß er eine Kontrebande oder Defraudation nicht habe verüben können  
 oder eine solche nicht beabsichtigt gewesen sei, so findet nur eine Ord-  
 nungsstrafe (§ 52) statt, und zwar genügt es, daß der Angeschuldigte dar-  
 thut, er selbst habe eine Zolldefraude nicht beabsichtigt; es bedarf nicht noch  
 des weiteren Beweises, daß überhaupt von keiner Seite, insbesondere auch  
 nicht von Seiten seines Auftraggebers eine Defraudation beabsichtigt gewesen  
 sei. (R.-G., Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 461.) Die Strafe aus § 137  
 Abs. 2 wird aber lediglich durch die Thatfache der unrichtigen Dekla-  
 ration verwirkt; sie trifft zunächst den zur Deklaration verpflichteten Waaren-  
 führer (§ 23), welcher auch für die ihm vom Befrachter mitgegebenen unrich-  
 tigen Frachtbriefe u. s. w. der Zollstelle verantwortlich ist und seinen Schutz  
 soweit es sich um Bevollmächtigte der Eisenbahnverwaltung handelt (§ 63),  
 im § 59 Verf.-Ord. finden muß, wonach der Absender der Eisenbahn —  
 Vereinszollgesetz § 153 Ziffer 2 — für die Geldstrafen haftet, welche dieselbe  
 wegen Unrichtigkeit oder Mangel der Begleitpapiere treffen, S.-G.-B. Art. 393.  
 (R.-G., Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 82.) Die Eisenbahn ist nach § 153  
 Ziff. 2 subsidiär verhaftet für die Geldbußen, Zollgefälle und Prozeß-  
 kosten, welche ihre Angestellten und Bevollmächtigten aus der Verlegung der  
 Zollgesetze zc. treffen. Weist sie nach, daß das Zollvergehen ohne ihr Wissen  
 verübt worden, so haftet sie nur für die Zollgefälle. Auch erstreckt sich



ihre subsidiäre Haftung nicht auf die an die Stelle der Konfiskation tretenden Geldverurtheilungen (§ 155). (R.-D.-G.-O. Entsch. Bd. 16 S. 30.) Ist der Inhalt unbekannt geblieben, so ist nur Konfiskation oder Werthersatz aus § 155, nicht aber die Verurtheilung zu einer Geldbuße aus § 135 möglich. (Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 44.) Wenn gegenüber dem Angeschuldigten der die Zolldefraudationsstrafe aussprechende Strafbescheid der Verwaltungsbehörde rechtskräftig geworden ist, so darf doch der subsidiarisch Verpflichtete vor Gericht geltend machen, daß der Angeschuldigte nicht eine Defraudations-, sondern nur eine Ordnungsstrafe verwirkt habe. In diesem Falle kann die subsidiarische Verhaftung auf den Betrag der nach Auffassung des Gerichts verwirkten Ordnungsstrafe eingeschränkt werden. Die Vorschrift des § 59 des Preuß. Ges. wegen Untersuchung und Bestrafung der Zollvergehen vom 23. Januar 1838 ist aufgehoben. (R.-G. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 177.) Die Vergehen der Kontrebande und der Defraudation (§§ 134, 135) verjähren nach § 164 in drei Jahren, Ordnungswidrigkeiten in einem Jahre vom Begehungstage, der Anspruch auf Nachzahlung defraudirter Gefälle in 5 Jahren. Die dreijährige Verjährung der Zolldefraudationen erstreckt sich auch auf solche, welche nach dem Strafmaße des § 164 als Uebertretungen erscheinen. Neben der dreijährigen Verjährungsfrist des § 164 besteht nicht noch die dreimonatige des § 167 Abs. 3 St.-G.-B. für diejenigen Defraudationen, welche mit einer höheren, als einer Geldstrafe von 150 Mark nicht bedroht sind. (R.-G. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 391.) Ueber die Ordnungsstrafe für Verletzung des zollamtlichen Waarenverschlusses (§§ 94—96) trifft § 151 Bestimmung.

Im Eisenbahnverkehre hat derjenige Angestellte die Funktion eines Waarenführers, welcher Namens der Eisenbahn den Gegenstand des Transportes in seiner Gewahrsam hat. Sind an einem Eisenbahntransporte nacheinander verschiedene Bevollmächtigte der Bahnverwaltung betheiligt, so trägt der Waarenführer für die Unverletztheit des zollamtlichen Verschlusses auf so lange die Verantwortlichkeit, als er nicht den Bestimmungen der Eisenbahn gemäß die Waare einem anderen bevollmächtigten Waarenführer übergeben oder dem Zollamte zugeführt hat. Eine nähere Bezeichnung dieser haftbaren Personen enthält weder das Zollgesetz, noch das Begleitscheinregulativ, noch das Regulativ für die zollamtliche Behandlung des Güter- und Effektransportes auf den Eisenbahnen (Centralbl. der Abgabenverwalt. 1870 S. 86); das zuletztgenannte Regulativ spricht nur von dem „Zugführer oder sonstigen Bevollmächtigten der Eisenbahnverwaltung“ (§ 21 Abs. 2, vgl. § 27 Abs. 2, § 33). Daraus ergibt sich, daß für die Anwendung des § 151 B.-Z.-G. in jedem einzelnen Falle zu prüfen ist, welcher der Eisenbahnangestellten nach der von der Bahnverwaltung generell oder speziell getroffenen Anordnung im entscheidenden Zeitpunkte als Bevollmächtigter der Bahnverwaltung die Gewahrsam an den zollpflichtigen Gegenständen hatte. Für die Frage, wer als letzter Waarenführer anzusehen, kann nur der Zeitpunkt der Schlußabfertigung und, bei vorheriger Entdeckung der Verletzung des Verschlusses, der Zeitpunkt der Entdeckung maßgebend sein. Darnach ist





daraus entstehenden Schaden. (Allg. Abf.-Vorschr. § 28 Abs. 8.) Auch ist sie nicht von der Pflicht entbunden, auf Befragen den Absendern mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers Auskunft oder Belehrung zu ertheilen oder die ihr zur Mittheilung an das Publikum aufgegebenen Vorschriften diesem bekannt zu machen.

254) Während die Beschaffung und Beigabe der erforderlichen Begleit- s 59. papiere Sache des Absenders ist, sind gemäß Abs. 3 die Zoll-, Steuer- und Abs. 3. Polizei-Vorschriften, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn zu erfüllen. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Spediteur übertragen oder gegen eine im Tarif festzusetzende Gebühr selbst übernehmen. Zur Erfüllung dieser Vorschriften ist die Eisenbahn allein sowohl berechtigt wie verpflichtet, jedoch unter der sich aus Abs. 1 und 2 von selbst ergebenden Voraussetzung, daß sie diese Verpflichtung nur soweit zu erfüllen braucht, als ihr richtige und vollständige Begleitpapiere vom Absender übergeben sind. Ferner besteht die Verpflichtung nur, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, d. h. von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung an den Empfänger, also weder vorher noch nachher. Die Eisenbahn ist für die Erfüllung dieser Pflicht verantwortlich, gleichviel ob sie dieselbe selbst durch ihre Leute, Bevollmächtigte &c. übernimmt oder auf einen Spediteur überträgt. Eine Uebertragung auf andere Personen, auf den Absender oder Empfänger, ist ausgeschlossen, abgesehen von dem im § 59 Abs. 6 bezeichneten Falle (Anm. 257 S. 312). In beiden Fällen — bei Selbstübernahme oder Uebertragung auf einen Spediteur — hat die Eisenbahn die Verpflichtung eines Spediteurs nach Maßgabe des Handelsgesetzbuchs (Art. 380). Dem Absender &c. haftet nur die Eisenbahn, gleichviel, ob sie die Aufgabe selbst übernommen oder einem Spediteur übertragen hat.

255) Abs. 4 bestimmt, daß, falls der Absender eine Art der Abfertigung s 59. beantragt hat, welche im gegebenen Falle nicht zulässig ist, die Eisenbahn Abs. 4. diejenige Abfertigung zu veranlassen hat, welche sie für das Interesse des Absenders am vortheilhaftesten erachtet. Der Absender ist hiervon zu benachrichtigen. Die Eisenbahn ist zu diesen Maßnahmen berechtigt und verpflichtet; sie kann und muß einen derartigen unzulässigen Antrag unausgeführt lassen und anstatt der beantragten diejenige Abfertigung für den Absender wählen, welche sie nach ihrem Ermessen für sein Interesse am vortheilhaftesten (d. h. am billigsten, kürzesten &c.) hält. Die Eisenbahn ist also weder an den von ihr als unzulässig erkannten Antrag des Absenders gebunden, noch hat sie ihm aus diesem Grunde das Gut zurückzustellen oder einen anderen Antrag von ihm einzuholen. Sie ist vielmehr beauftragt, für ihn zu handeln, und hat ihm von dem Veranlaßten nur Kenntniß zu geben, ohne daß ihr aus einer thatsächlich nicht vortheilhaften Wahl ein Vorwurf gemacht werden darf. Für die Wahl hat sie nur die Haftpflicht des Spediteurs (Art. 380 H.-G.-B.) zu prästiren.

256) Nach Abs. 5 kann der Verfügungsberechtigte (s. § 61 Anm. 299 s 59. S. 349) der Zollbehandlung entweder selbst oder durch einen im Fracht- Abs. 5.

briefe bezeichneten Bevollmächtigten beimohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarifierung des Guts zu erteilen und seine Bemerkungen beizufügen. Durch diese aus Zweckmäßigkeitsgründen dem Verfügungsberechtigten eingeräumte Befugniß wird die Pflicht und das Recht der Eisenbahn zur Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften in keiner Weise berührt. Der Bevollmächtigte muß als solcher im Frachtbriefe bezeichnet sein. Eine andere Form der Bevollmächtigung ist nicht zulässig. Der Verfügungsberechtigte ist nicht von Amtswegen zuzuziehen, vielmehr ist es seine Sache, sich zur Zollbehandlung zu melden und derselben beizumohnen. Auch begründet diese Befugniß nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen. Diese bleibt vielmehr das alleinige Recht der Eisenbahn.

§ 59. 257) Nur bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht in  
Abs. 6. Gemäßheit des Abs. 6 dem Empfänger das Recht zu, die zoll- und steuer-  
amtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbriefe etwas anderes  
festgesetzt ist. Dies ist die einzige Ausnahme von der Regel, daß die Er-  
füllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften der Eisenbahn obliegt, so  
lange das Gut sich auf dem Wege befindet, also von der Annahme bis zur  
Ablieferung an den Empfänger. Der Empfänger soll schon vorher, näm-  
lich bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte, berechtigt sein, die zoll- und  
steueramtliche Behandlung mangels entgegenstehender Bestimmung im Fra-  
chtbriefe zu besorgen; doch hat er nur das Recht, nicht die Pflicht. Uebt  
der Empfänger das Recht nicht aus, so bleibt die Eisenbahn zur Vornahme der  
Zollbehandlung verpflichtet. Das Recht muß der Empfänger bei der An-  
kunft des Gutes am Bestimmungsorte ausüben. Späterhin ist er hierzu nicht be-  
rechtigt. Das Recht des Empfängers ist nicht, wie das vorerörterte Be-  
möhnungsrecht, von dem Verfügungsrecht abhängig, es beschränkt sich ferner  
auf die zoll- und steueramtliche Behandlung, erstreckt sich mithin nicht auf  
die Erfüllung der Polizei- und statistischen Vorschriften.

§ 59. 258) Abs. 7 verweist bezüglich der Güter, welche über die Grenzen des  
Abs. 7. deutschen Zollgebietes ein-, aus- oder durchgeführt werden, auf die Be-  
achtung der reichsgesetzlichen Bestimmungen, betreffend die Statistik des Waaren-  
verkehrs und der dazu erlassenen Ausführungsvorschriften. (Es wird  
sichtlich derselben auf Anm. 251 S. 307 Bezug genommen.) Es ist ferner  
in Uebereinstimmung mit Abs. 1 (s. S. 306) der Grundsatz ausgesprochen,  
auch die Beschaffung der nach diesem Gesetze erforderlichen Anmelde-  
scheine in Betreff der Ein-, Aus- und Durchfuhr dem Absender bezw. Empfänger  
also nicht der Eisenbahn — obliegt. Es gelten mithin die bereits bei Ab-  
S. 306 ff. erörterten Normen auch hier. Aus der grundsätzlichen Verpflichtung  
des Absenders zc. zur Beschaffung dieser Scheine folgt, daß, wenn die Ei-  
senbahn dieselbe übernimmt, der Absender zc. die im Tarife festzusetzende  
Gebühr (s. Allg. Zus.-Best. VII) zu entrichten hat. Die Gebühr muß  
im Tarife festgesetzt sein; anderenfalls darf eine solche nicht erhoben werden.  
Dasselbe gilt für die bahnseitige Feststellung der Uebereinstimmung solcher  
Anmelde-  
scheine mit dem vorgeschriebenen Formular, welche mit dem Stempel  
des Kaiserl. Statistischen Amtes nicht versehen sind.

## § 60.

**Berechnung der Fracht.<sup>259)</sup>**

(1) Die Grundsätze für die Frachtberechnung sind im Tarife (§ 7) anzugeben.<sup>260)</sup>

I. Die Grundsätze für die Frachtberechnung finden sich unter B I der Allgemeinen Tarifvorschriften.

(2) Außer den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen dürfen nur baare Auslagen erhoben werden, insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und Auslagen für Ausbesserungen an den Gütern, welche in Folge ihrer äußeren oder inneren Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden.<sup>261)</sup> Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind.<sup>262)</sup>

(3) Wenn die Eisenbahn die Güter von der Behausung des Absenders abholen oder aus Schiffen löschen läßt, oder an die Behausung des Empfängers oder an einen anderen Ort, z. B. nach Packhöfen, Lagerhäusern, Revisionschuppen, in Schiffe u. s. w., bringen läßt, so sind die durch die Tarife oder durch Aushang an den Abfertigungsstellen bekannt zu machenden Gebühren hierfür zu entrichten.<sup>263)</sup> Der Kollfuhrmann hat seinen Gebührentarif bei sich zu tragen und auf Verlangen vorzuzeigen.<sup>264)</sup>

II. An- und Abfuhrgebühren sind in den Tarifsätzen überall nicht enthalten und werden daher da, wo die Eisenbahn die An- und Abfuhr durch eigenes Fuhrwerk besorgen läßt (vergl. die besonderen Bestimmungen zur Verkehrs-Ordnung im Theil II Abschnitt A), nach den in den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen zur Einsicht ausgehängten Sätzen erhoben.

<sup>259)</sup> Der Frachtvertrag ist in seinem Wesen nach ein entgeltlicher Vertrag. Die Eisenbahn verpflichtet sich dem Absender gegenüber zur Beförderung des Guts an eine dritte Person, den Empfänger, gegen Entgelt. Das Entgelt besteht in dem eigentlichen Transportpreise, der Fracht, welcher noch die Vergütung für besondere Leistungen und der Ertrag der aufgewendeten baaren Auslagen hinzutreten, wie im § 60 des Näheren bestimmt ist.

<sup>260)</sup> Die Berechnung erstreckt sich in erster Reihe auf die Fracht, den Lohn für den Transport, sei es in einer Summe, sei es durch einen Einheitsfuß nach der Zahl der Kilometer, nach dem Gewichte u. s. w.

wird nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife berechnet. Dies ist im § 7 Abs. 1 Verk.-Ord. — auf welchen § 60 Abs. 1 ausdrücklich verweist — ausgesprochen (vgl. auch Allg. Abf.-Vorschr. § 37 Abs. 1). In der Anm. 22 S. 47 zum § 7 Abs. 1 sind die Erfordernisse der Rechtsbeständigkeit, d. h. der bestimmungsmäßigen Feststellung der Tarife sowie ihrer gehörigen Veröffentlichung eingehend erörtert. Die Berechnung der Fracht nach den Bestimmungen der Tarife liegt der Güterabfertigungsstelle der Versandstation ob, nachdem der Absender den Frachtbrief mit den im § 51 Verk.-Ord. vorgeschriebenen Angaben ausgefüllt hat und deren Prüfung (Inhalt, Gewicht etc.) gemäß § 53 l. c. durch die Güterabfertigungsstelle erfolgt ist. Diese hat sich zur Berechnung der auf der rechten Seite des Frachtbriefformulars befindlichen schwarz umrahmten Rechnung (Note) zu bedienen, wobei zuerst die aufgegebene Nachnahme in die Note zu übertragen und die Provision dafür auszuwerfen, demnächst die eigentliche Fracht unter Angabe des Einheitsfusses für 100 kg. nebst den Zuschlägen für Interesse und Deklaration zu berechnen, und zuletzt die etwa zur Erhebung kommenden Nebengebühren auszuwerfen sind. Die Güterabfertigungsstelle ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die Rechnung (Note) des Frachtbriefs sowohl die bei der Frankirung erhobenen, als auch die sämtlichen vom Empfänger einzuziehenden Beträge deutlich und vollständig nachweist; die Frachten sind in dem Frachtbriefe genau auszuwerfen, damit dem Empfänger nicht die Möglichkeit entzogen wird, eine Prüfung der in Ansatz gebrachten Frachten vorzunehmen. (Erl. des Preuß. Handels-Min. 28. Juni 1873, II. 122-15.) Insbesondere darf der Einheitsfrachtfuß und bei gebrochener Kartirung der Vermerk der Stationen, bis zu welcher die einzelnen Sätze, aus welchen sich die Gesamtfracht zusammensetzt, berechnet werden, nicht fehlen. (Reskr. des R.-E.-B.-A. v. 8. Dezember 1874, Nr. 8967.) Dagegen soll der Frachtbrief zu anderen, als den reglementarisch zulässigen Aufzeichnungen nicht benutzt werden (z. B. zur Ausrechnung von Frachtbeträgen), da seine Beweisfähigkeit dadurch beeinträchtigt wird. (Reskr. des R.-E.-B.-A. v. 3. April 1876, Nr. 3174 und des Preuß. Hand.-Min. v. 8. Mai 1876, II. 7765, V. 3922. Allg. Abf.-Vorschr. § 27 Abs. 32, § 39 Abs. 4.) Ueber die Rechtsfolgen irrthümlicher (zu hoher oder zu niedriger) Frachtberechnung s. § 61 Abs. 4 Anm. 269 S. 321.

Abs. 1 des § 60 bestimmt, daß in den Tarifen die Grundsätze für die Frachtberechnung anzugeben sind. Diese Bestimmung ist obligatorisch. Derselben ist durch die §§ 1—36 des deutsch. Eisenb.-Gütertarifs Theil 1. B. I. genügt. Die Allg. Zus.-Best. I zum § 60 Verk.-Ord. weisen darauf hin, daß sich die Grundsätze für die Frachtberechnung unter B. I der Allgemeinen Tarifvorschriften finden. Zur Fracht gehört auch der tarifmäßige Frachtzuschlag für das deklarirte Interesse an der Lieferung (Verk.-Ord. § 84 Abs. 1 Satz 2 Anm. 412).

Für die Frachtberechnung kommen lediglich die Frachtsätze der zur Zeit des Abschlusses des Frachtvertrages (§ 54 Verk.-Ord.) ordnungsmäßig veröffentlichten Tarife zur Anwendung. Weder darf also die Eisenbahn die während der nur vorläufigen Lagerung des Gutes in ihren Räumlichkeiten (§ 55 Abs. 2 Verk.-Ord.) geltenden höheren Sätze verlangen, noch der Fahr-

lungspflichtige die Berechnung nach den damals etwa geltenden niedrigeren Sätzen beanspruchen.

261) Nach Abs. 2 Satz 1 dürfen außer den im Tarife angegebenen Frachtsätzen (s. Abs. 1 Anm. 260) nur

§ 60.  
Abs. 2  
Satz 1

1. die im Tarife angegebenen Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen,
2. baare Auslagen

erhoben werden. (Thöl III S. 126, Schott S. 378, Endemann R. d. E., S. 636).

Ad. 1 ist also die Erhebung von Vergütungen für besondere Leistungen aller Art gestattet, insofern dieselben im Tarife vorgesehen sind, weil hierin die Garantie behördlicher Prüfung und Genehmigung, sowie gleichmäßiger Anwendung auf alle Betheiligten liegt. Es dürfen daher auch nicht Gebühren für Leistungen (z. B. für Auf- und Abladen etc.) erhoben werden, die thatsächlich nicht vorgenommen worden sind. Nicht im Tarife vorgesehene Vergütungen dürfen nicht erhoben, dem ungeachtet erhobene also zurückgefordert werden (§ 61 Abs. 4 Anm. 269). Die Nebengebühren bedürfen, wie die Frachtsätze selbst, der für die Tarife vorgeschriebenen gehörigen Veröffentlichung. So lange dieselbe nicht ordnungsmäßig erfolgt ist, darf eine Vergütung nicht erhoben werden. Die Art der „besonderen Leistungen“ ist je nach der Lage der in Betracht kommenden konkreten Verhältnisse verschieden. Die gewöhnlich in den Tarifen vorgesehenen besonderen Vergütungen (Gebühren) erstrecken sich auf Abstempelung der Frachtbriefformulare, Ausfüllungsgebühr, Verkaufspreis der Formulare, Signiren der Rolli, Wägegeld, Zählgebühr, Nachnahmeprovision (§ 62 Abs. 2 Satz 1, Anm. 275), Kosten der Vorbereitung des Transports, Auslieferung, Umerpeditio, Umladung, Wiederausladung bei zeitweiser Beförderungsverhinderung, Lager- und Standgelder, Reugeld (Vergütung an Fracht für die Theilstrecke), Deckenmiethe, Rollgelder (für Abholung und Ueberbringung), Entschädigungsgelder für Ueberladung der Wagen, Auf- und Abladegebühren, Krahngeld, Gebühren für die Besorgung der steuerlichen Abfertigung und für Desinfektion. Jedoch ist die Zahl der besonderen Leistungen dadurch nicht erschöpft und kann nach der Entwicklung und den Bedürfnissen des Verkehrs sich vermehren.

Ad. 2 dürfen — außer den Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehenen Leistungen — nur baare Auslagen erhoben werden, und zwar diese auch wenn sie, wie es in der Natur der Sache liegt, in den Tarifen nicht vorgesehen sind, da sich nicht voraussehen läßt, welcher Art und welchen Umfangs die nothwendig werdenden Baarauslagen sein werden, tarifmäßige Normalsätze sich also dafürfüglich nicht bilden lassen. (Endemann, R. d. E., S. 638, Thöl III S. 126, Schott S. 379.) Der Eisenbahn liegt hierbei der Beweis der wirklichen Verauslagung, sowie der Nothwendigkeit, Nützlichkeit und Angemessenheit der Auslagen ob (Ruckdeschel S. 79, Epstein S. 60). Unter den nothwendig oder nützlich aufgewendeten Auslagen und Kosten zum Zwecke der Versendung können nur solche verstanden werden, welche durch die übliche Art der Versendung und das übliche Maaß der hierfür erforderlichen Aufwendungen ihre Rechtfertigung finden. Es handelt sich dabei um die Be-





bedarf also des ordnungsmäßigen Nachweises ihrer Nothwendigkeit und Angemessenheit, sowie des ziffermäßigen Umfangs der effektiven Auslagen. Es genügt nicht, in die Frachtrechnung einen beliebigen Betrag als baare Auslage einzusetzen, sondern die bezügliche Liquidation muß materiell und formell gehörig begründet sein; es ist anzugeben und nachzuweisen, daß und wie sie entstanden und nothwendig geworden ist und daß sie gerade in der liquidirten Höhe aufgewendet werden mußte.

2. Sodann sind die baaren Auslagen im Frachtbrieft ersichtlich zu machen; also nicht in einer besonderen Anlage, sondern im Frachtbrieft, d. h. in der Frachtberechnung selbst; jedoch nicht als Nachnahmen, denn solche darf nur der Absender u., nicht die Bahn, auf das Gut legen. Auch ist die Nachnahme auf den Werth des Gutes beschränkt (§ 62 Abs. 1 Anm. 273 S. 326), während die Erhebung der Auslagen Sache der Eisenbahn und von dem Werthe des Gutes unabhängig ist. Die Auslagen bilden vielmehr einen integrierenden Theil der Gesamtfracht und haben nicht den Charakter der Nachnahme.

3. Endlich sind dem Frachtbrieft die Beweisstücke beizugeben, und zwar sowohl über die faktisch erfolgte Ausgabe wie über ihre Nothwendigkeit und Angemessenheit (durch Facturen, Rechnungen, Quittungen, Preislisten, Sachverständigen-Gutachten u.) Diese Beweisstücke gehören zu denjenigen Schriftstücken, deren Beifügung zum Frachtbrieft hiermit ausdrücklich für statthaft erklärt ist (§ 51 Abs. 2 Verf.-Ord. Anm. 193 S. 243).

263) Abs. 3 Satz 1 gestattet für einige besondere Leistungen, nämlich § 60.  
Abs. 3.  
Satz 1 Abholen der Güter von der Behausung des Absenders, Löschenlassen aus Schiffen, Anbringen an die Behausung des Empfängers oder an irgend einen anderen Ort, z. B. nach Packhöfen, Lagerhäusern, Revisionsschuppen, in Schiffe u. s. w., die Erhebung von Gebühren, wenn dieselben entweder durch die Tarife oder durch Anhang an den Abfertigungsstellen bekannt gemacht sind. In Betreff dieser Gebühren ist also ausnahmsweise die Bekanntmachung durch Anhang an den Abfertigungsstellen der Aufnahme in die Tarife gleichgestellt. In den Allg. Zus.-Best. II zum § 60 ist demgemäß bestimmt: An- und Abfuhrgebühren sind in den Tariffsätzen überall nicht enthalten und werden daher da, wo die Eisenbahn die An- und Abfuhr durch eigenes Fuhrwerk besorgen läßt (vgl. die besonderen Bestimmungen zur Verkehrs-Ordnung im Theil II, Abschn. A), nach den in den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen zur Einsicht ausgehängten Sätzen erhoben.

264) Abs. 3 Satz 2 enthält eine Ordnungsvorschrift, welche zur Ergänzung der im Satz 1 getroffenen Bestimmungen für den Fall dient, daß § 60  
Abs. 3  
Satz 2 zum An- und Abfahren der Güter Kollfuhrunternehmer bestellt sind (§ 68 Abs. 3.)

## § 61.

### Zahlung der Fracht.<sup>265)</sup>

(1) Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen.<sup>266)</sup>





225) Wie im § 67 Anm. 315 des Näheren erörtert ist, ist die Eisenbahn <sup>§ 61.</sup> berechtigt, die Erfüllung aller aus dem Frachtvertrage sich ergebenden Forderungen, insbesondere die Fracht, die Gebühren für besondere Leistungen und die baaren Auslagen (§ 60 Anm. 259 ff. S. 313 ff.) vom Absender und, soweit dieser nicht bereits Erfüllung geleistet hat, von dem in den Frachtvertrag eingetretenen Empfänger zu verlangen.

266) Auf Grund dieses Rechtes der Eisenbahn regelt Abs. 1 des § 61 <sup>§ 61. Abs. 1.</sup> das Verfahren bei der Zahlung der Fracht dahin, daß die Frachtgelder entweder bei der Aufgabe des Guts zur Beförderung vom Absender berichtigt werden oder als auf den Empfänger angewiesen gelten. Dies sind die beiden im Eisenbahnverkehre in Betracht kommenden Formen der Frachtzahlung: Berichtigung bei der Aufgabe (in Frankatur, frankirt) oder Anweisung auf den Empfänger (in Nichtfrankatur, unfrankirt, in Ueberweisung). Der Absender hat zwischen beiden Formen die Wahl — abgesehen von den im Abs. 2 (Anm. 267) aufgeführten Ausnahmefällen, — er ist befugt, entweder zu frankiren oder auf den Empfänger die Fracht anzuwiesen, und zwar derartig, daß, wenn er nicht frankirt, die Fracht als auf den Empfänger angewiesen gilt. (Allg. Abs.-Vorschr. § 37 Abs. 2.) Nach den Allgem. Zus.-Best. IV z. § 61 Verk.-Ord. ist es gestattet, auf die Fracht einen beliebigen Theil als Frankatur anzuzahlen (Theilfrankatur), und zwar entweder Zahlung einer bestimmten Summe oder Zahlung der Fracht bis zu einer bestimmten, im Tarife genannten Unterwegsstation. (Allg. Abs.-Vorschr. § 37 Abs. 9) Der Betrag der Theilfrankatur muß im Frankaturvermerk angegeben sein (Allg. Abs.-Vorschr. § 27 Abs. 21 Satz 4).

Unter „Frankofracht“ — Berichtigung der Frachtgelder bei der Aufgabe — ist hierbei nicht allein die Fracht, sondern auch der Betrag der tarifarischen Nebengebühren und der baaren Auslagen zu verstehen, soweit diese überhaupt bei der Versandstation zur Berechnung kommen können. Hierzu bestimmen die Allg. Zus.-Best. V z. § 61 Verk.-Ord.: „Sofern von dem Absender im Frachtbriefe nicht ausdrücklich Anderes vorgeschrieben wird, ist unter „frei“ die Fracht einschließlich des Frachtzuschlags für die Deklaration des Interesses an der Lieferung, sowie aller Nebenkosten, welche nach Maßgabe der Verk.-Ord. und des Tarifs auf der Absendestation zur Berechnung kommen, die etwa zu erhebende Nachnahmeprovision einbegriffen, zu verstehen. Dagegen fallen Kosten, welche erst während der Beförderung erwachsen, wie Zolllasten, Reparaturkosten für Gebinde und dergleichen, nicht unter den Begriff „frei“. (Allg. Abs.-Vorschr. § 37 Abs. 6, 7, 8.) Will der Absender mehr oder weniger frankiren, als unter „frei“ zu verstehen ist, so hat er dies mit so bestimmten Worten im Frachtbriefe auszudrücken, daß ein Zweifel über deren Bedeutung nicht entstehen kann, z. B. „frei Zoll“, „frei einschließlich Zoll“ oder „frei ausschließlich Nachnahme-Provision“ und dergleichen (vgl. Allg. Zus.-Best. VIII zu § 51 der Verk.-Ord.). Hierbei wird bemerkt, daß unter „frei Zoll“ außer den durch die Zollbehörden erhobenen Beträgen die für die Zollbehandlung seitens der Eisenbahn zur Erhebung kommenden Gebühren und Spesen zu verstehen sind, während „frei einschließlich Zoll“ sowohl die im



Annahmestellen für die Folgen haften, welche aus der Nichtbeachtung der Vorschriften in § 61 der Verk.-Ord. erwachsen.“ Doch ist im Streitfalle die richterliche Entscheidung ausschlaggebend, weil sonst das Ermessen der Bahn oder die bez. Vereinbarung ohne Kontrolle sein und in Willkür übergeben könnte, dadurch aber die gesetzliche Transportpflicht (§ 6 Anm. 17 S. 43) modifizirt oder illusorisch werden würde.

<sup>268)</sup> Zur Sicherung der Eisenbahn einerseits in den in Abs. 2 (Anm. 267) § 61. bezeichneten Fällen, andererseits auch, um Schwierigkeiten bei der Ablieferung Abs. 3. durch Nachforderung an den Empfänger zu vermeiden, dient ferner die Bestimmung des Abs. 3, daß, wenn im Falle der Frankirung der Betrag der Gesamtfracht beim Versand nicht genau bestimmt werden kann, die Versandbahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages zu fordern berechtigt ist. Diese Berechtigung steht der Bahn bei allen Arten der Frankirung (Voll- und Theilfrankirung, freiwillige oder vorgeschriebene) zu. (Auch bei Vollfrankaturen: Allg. Zus.-Best. III z. § 61 Verk.-Ord.) Sie tritt überall ein, wo sich der Betrag der Gesamtfracht beim Versand nicht genau bestimmen läßt, die berechnende Expedition nicht im Besitze des hierzu erforderlichen Tarif-Materials ist. Unter Hinterlegung ist der Natur der Sache nach nicht die gerichtliche, sondern eine Vorschußzahlung (Frankaturvorschuß) zur Kasse der Annahme-Expedition behufs vorläufiger Asservation gemeint. Dieselbe hat nach dem ihr zu Gebote stehenden Material und Erfahrungssätzen annähernd den zu hinterlegenden Frachtbetrag zu bestimmen. Schädigt die Bahn doloser- oder culpaerweise den Absender durch unverhältnißmäßig hohe Vorschußforderungen (an Zinsen u.), so ist sie schadenersatzpflichtig. Im Uebrigen ist das Verfahren nicht allgemein geregelt, mithin der partikulären Regelung überlassen (Zeit, Ort der Hinterlegung, definitive Berechnung, Rückzahlung und Nachzahlung u.) Die Allg. Zus.-Best. III z. § 61 Verk.-Ord. bestimmen: „Die Abrechnung über hinterlegte Fracht und Zollbeträge erfolgt nach endgültiger Feststellung dieser Beträge.“

<sup>269)</sup> Der Empfänger ist zur Zahlung der tarif- bzw. reglementsmäßigen § 61. Fracht und Gebühren verpflichtet. Die zu Recht bestehenden und gehörig ver- Abs. 4. öffentlichten Tarife sind gemäß § 7 Abs. 1, § 60 Abs. 1 für die Frachtbere- Satz 1. chung allein und ausschließlich maßgebend und bilden die lex contractus. Daher enthält Abs. 4 Satz 1 folgerichtig den eigentlich selbstverständlichen Satz, daß, wenn der Tarif unrichtig angewendet wurde oder Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht und der Gebühren vorgekommen sind, daß zu wenig Geforderte nachzuzahlen, daß zu viel Erhobene zu erstatten und zu diesem Zwecke dem Berechtigten thunlichst bald Nachricht zu geben ist. Zur Beseitigung von Zweifeln, die sich aus § 66 Abs. 1, § 67 Verk.-Ord. ergeben könnten, ist jedoch dieser Satz — nach dem Vorgange des Art. 12 Abs. 4 Satz 1 des internat. Uebereink. — hier ausdrücklich ausgesprochen. Die Nach- bzw. Rückforderung bei unrichtiger Anwendung des Tarifs oder Rechnungsfehlern geschieht mit der *condictio indebiti* und bezieht sich nicht nur auf die Fracht, sondern auch auf die Nebengebühren und baaren Auslagen. Unrichtige Anwendung des Tarifs liegt auch in der Anwendung eines nicht zu Recht bestehenden oder nicht gehörig publizirten Tarifs, Anwendung auf nicht dar-



schufteß, sondern erst vom Zeitpunkte der definitiven Abrechnung an berechnet werden (s. Abs. 3 Anm. 268 S. 321). Mit Ablauf dieser Frist ist weder die Eisenbahn berechtigt, zu niedrig berechnete Beträge nachzufordern, noch der Absender bezw. Empfänger, zu hoch berechnete Beträge zurückzufordern.

<sup>271)</sup> Satz 3 des Abs. 4 giebt dem Grundsatz Ausdruck, daß die allgemeine Regel des § 90 Abs. 1, wonach, wenn die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen ist, alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erlöschen, auf die Nachforderungen aus § 61 Abs. 4 Satz 1 keine Anwendung finden. Derartige Forderungen sind also gemäß Satz 3 auch nachträglich nach Bezahlung der Fracht u. und Annahme des Guts bis zum Ablauf der einjährigen Verjährungsfrist (Satz 2 Anm. 270) gestattet. § 61 Abs. 4 Satz 3 bildet hiervon eine Ausnahme von der Regel des § 90 Abs. 1. Wäre diese Ausnahme nicht ausdrücklich im Satz 3 ausgesprochen, so würde nach erfolgter Zahlung der Fracht u. und Annahme des Guts der Absender bezw. Empfänger nicht berechtigt sein, eine Nachforderung wegen zu hoch berechneter Fracht oder Gebühren gegen die Eisenbahn geltend zu machen. § 61.  
Abs. 4.  
Satz 3.

## § 62.

### Nachnahme.<sup>272)</sup>

(1) Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe des Werthes desselben mit Nachnahme zu belasten.<sup>273)</sup> Bei denjenigen Gütern, für welche die Eisenbahn Vorausbezahlung der Fracht zu verlangen berechtigt ist (§ 61 Absatz 2), kann die Belastung mit Nachnahme verweigert werden.<sup>274)</sup>

(2) Für die aufgegebene Nachnahme wird die tarifmäßige Provision berechnet.<sup>275)</sup> Die Berechnung von Provision ist auch für baare Auslagen der Eisenbahn gestattet.<sup>276)</sup> Provisionsfrei sind die von den Eisenbahnen nachgenommenen Frachtgelder, die tarifmäßigen Nebengebühren, als Frachtbrief-, Wäge-, Signir-, Lade-, Krahngelder, Zollabfertigungsgebühren u. s. w., ferner die statistische Gebühr des Waarenverkehrs sowie Portoauslagen und die Rollgelder der von der Bahnverwaltung bestellten Fuhrunternehmer.<sup>277)</sup>

I. In Fällen der Umkartirung oder bei Aenderung der Bestimmungsstation auf nachträgliche Anweisung des Absenders bleiben auch die auf den Sendungen bereits haftenden Nachnahmen provisionsfrei.

(3) Als Bescheinigung über die Auflegung von Nachnahmen dient der abgestempelte Frachtbrief, das Frachtbrief-Duplikat oder die anderweit gestattete Bescheinigung über Aufgabe von Gütern.<sup>278)</sup> Auf



272) § 62 handelt von der Nachnahme. Nachnahmen im engeren § 62. Sinne sind Geldbeträge, welche durch ein mit dem Frachtvertrage verbundenes Inkassomandat vom Absender auf das Gut gelegt, im Auftrage desselben durch die Eisenbahn vom Empfänger gegen Ablieferung des Guts eingezogen und nach erfolgter Einziehung (nach Eingang) an den Absender ausgezahlt werden. (Eigentliche Nachnahmen.) (Thöl III S. 19, 127 f. Dernburg II § 206 S. 586. Epstein S. 64. Rudbeschel S. 92. Allg. Abf.-Vorschr. § 38 Abs. 1. A. M. Schott § 347 S. 414, 415.) Unter Nachnahmen werden aber auch im weiteren Sinne baare Vorschüsse verstanden, welche auf Grund eines mit dem Frachtvertrage verbundenen Darlehns- bezw. Kreditvertrages die Eisenbahn sogleich bei der Aufgabe (im Voraus, im Vorhinein) dem Absender auf das Gut leistet, wie baare Auslagen, Fracht- und Nebengebühren, welche sie für denselben erlegt bezw. ihm kreditirt und gegen Ablieferung des Guts vom Empfänger einzieht. (Uneigentliche Nachnahmen.) (Endemann, R. d. E., S. 638. Rudbeschel S. 92.) Diese Baarvorschüsse u. entsprechen nicht dem eigentlichen Begriffe der Nachnahme (Entnahme nach Eingang), sondern sind streng genommen Vorausnahmen (Entnahmen im Vorhinein). Epstein S. 64.

Ihrem Rechtscharakter nach unterscheiden sich somit beide Arten der Nachnahme dadurch wesentlich von einander, daß die eigentliche Nachnahme auf einem Inkassomandat, einem Auftrage des Absenders an die Eisenbahn beruht, die auf das Gut gelegten Beträge gegen Ablieferung desselben für ihn vom Empfänger einzuziehen und an ihn abzuführen, während die uneigentliche Nachnahme sich auf ein Darlehns- resp. Kreditgeschäft gegen Pfand gründet, indem die Eisenbahn dem Absender auf den Werth des Guts einen baaren Vorschuß macht oder in Höhe der baaren Auslagen, Fracht- und Nebengebühren einen Kredit gewährt und das Gut nur gegen Tilgung der Vorschuß- bezw. Kreditforderung an den Empfänger ausliefert. (Epstein S. 64, A. M. Rudbeschel S. 92 und Thöl S. 127 f., welche in beiden Fällen — sowohl bei Spesen- wie Werthnachnahmen — ein Inkassomandat, Schott S. 414, 415, der eine „Verstrickung“ des Guts, Dernburg S. 586, der „Zahlungsanweisung“ annimmt.)

Daß H.-G.-B. enthält über die Nachnahmen keine Normen. Die Vert.-Ord. § 62 regelt dagegen ausführlich die eigentliche Nachnahme, während sie in Betreff der uneigentlichen Nachnahme, auf welche die Normen der eigentlichen Nachnahmen sinngemäße Anwendung finden, nur einige vereinzelte Bestimmungen (§ 62 Abs. 2 Satz 2, 3 und Abs. 6) trifft.

273) Abs. 1 Satz 1 gestattet dem Absender, das Gut mit Nachnahme § 62. zu belegen; er ist dazu berechtigt, mithin die Eisenbahn verpflichtet, mit ihm Abs. 1. einen Inkassomandatsvertrag des vorbezeichneten Inhalts einzugehen. Daß Satz 1. Recht steht nur dem Absender bezw. seinen Vertretern, keinem Dritten, zu. (Allg. Abf.-Vorschr. § 38 Abs. 3, 16: „Außer dem Absender darf Niemand ein Gut mit einer Nachnahme belegen. Privatspediteuren darf bei Sendungen, die sie nicht in ihrem eigenen Namen aufgeben, die Nachnahme ihrer Spesen nur dann gestattet und der Nachnahmebetrag nur dann unmittelbar





(Rudbeschel S. 92, Schott S. 418 Anm. 30, Endemann S. 638.) Dieselbe ist bei allen Sendungen an Preuß. und Reichs-Civil- und Militärbehörden vorgeschrieben. (Bes. Zus.-Best. der Preuß. Staatsb., Riff. IV zum Abs. 21, § 27 Allg. Abs.-Vorschr.) Unter dem „Werthe des Gutes“ ist der Werth des Versandortes, nicht des Ablieferungsortes zu verstehen. Denn die Annahmehahn vermag nur den ersteren Werth sofort und richtig festzustellen. Demgemäß bestimmen auch die Allg. Zus.-Best. II Abs. 1 z. § 62 Berl.-Ord.: „Ob im einzelnen Falle eine Nachnahme in der angegebenen Höhe zulässig ist, entscheidet die Versandstation.“ (s. oben Allg. Abs.-Vorschr. § 38 Abs. 5, 6.)

274) Die Verpflichtung der Eisenbahn zur Gestattung von Nachnahmen ist nur bei denjenigen Gütern ausgeschlossen, für welche die Eisenbahn Vorausbezahlung der Fracht zu verlangen berechtigt ist. Bei denjenigen Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Bahn schnellem Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Werthes die Fracht nicht sicher decken, kann nach Satz 2 des Abs. 1 die Eisenbahn die Belastung mit Nachnahme verweigern. Sie kann, aber sie braucht es nicht. (Anderß nach Art. 13 Abs. 1 Satz 3 des internationalen Uebereinkommens, wonach solche Güter, mit Nachnahme nicht belastet werden dürfen, die Belastung also verboten ist. (Rosenthal, Internat. Eisenb. Frachtr. S. 113. Eger, Internat. Uebereinf. S. 234.) Läßt die Annahmehahn aber die Belastung zu, so geschieht dies auf ihr Risiko; sie muß also beim durchgehenden Transport über mehrere Bahnen diesen für den etwa daraus erwachsenden Schaden aufkommen.

275) Gemäß Abs. 2 Satz 1 wird für die aufgegebene Nachnahme die tarifmäßige Provision berechnet. (Allg. Zus.-Best. IV z. § 62 l. c., Allg. Abs.-Vorschr. § 38 Abs. 8, Thöl III S. 129, Schott S. 419, Endemann S. 638, 639.) Für die Provisionsforderung der Eisenbahn genügt es, daß die Aufgabe der Nachnahme erfolgt ist, gleichviel ob dieselbe verabsolgt oder vom Empfänger verweigert oder ob sie vom Absender ganz oder theilweise zurückgezogen worden ist. Die Berechnung erfolgt also in jedem Falle, sobald die Aufgabe erfolgt ist, in voller Höhe, falls nicht im Tarife anders bestimmt ist. Es darf aber nur die tarifmäßige Provision berechnet werden. Ist im Tarife eine Provision nicht vorgesehen, so darf eine solche nicht berechnet werden. Die Höhe derselben, Art und Form ihrer Erhebung ic. ist den partikulären Festsetzungen überlassen. (Allg. Zus.-Best. IV z. § 62 Berl.-Ord.) Die Provision ist für jede Frachtbrieffsendung nur einmal für den ganzen Transport zu erheben, auch im Falle der Rücksendung, der Umkartirung oder Aenderung der Bestimmungsstation. (Allg. Zus.-Best. I z. § 62 Berl.-Ord. — Allg. Abs.-Vorschr. § 38 Abs. 8, 9.) Sie ist — Mangels besonderer Vorschrift — wie die Fracht vom Absender bei der Aufgabe zu berichtigen oder gilt als auf den Empfänger angewiesen. (Allg. Zus.-Best. IV z. § 62 Berl.-Ord. Rudbeschel S. 93.)

276) Satz 2 des Abs. 2 hebt hervor, daß auch auf baare Auslagen der Eisenbahn (§ 60 Abs. 2 Anm. 261 S. 315) — also auf eine uneigentliche Nachnahme (s. Anm. 284 S. 331) — die Bestimmung des Satzes 1 (Anm. 275) Anwendung findet, d. h. die Berechnung von Provision gestattet ist. Auch



280) Satz 1 Abs. 4 verpflichtet die Eisenbahn, sobald der Betrag der Nachnahme von dem Empfänger bezahlt ist, den Absender hiervon zu benachrichtigen und demselben die Nachnahme auszusahlen. Ueber den Empfang der Nachnahme ist Quittung zu leisten im Nachnahmebuch oder durch besondere Ausstellung (Allg. Absf.-Vorschr. § 65 Abs. 8, 9), Verfahren bei theilweiser Zurückziehung der Nachnahme (a. a. O. § 38 Abs. 20, 21), Nichtannahme des Guts (Abs. 22), Ablieferungshindernissen (Abs. 23). Da der Empfänger den eingegangenen Nachnahmebetrag von der Eisenbahn abzuholen verpflichtet ist, so muß ihn die Eisenbahn von dem Eingange besonders in Kenntniß setzen. (Avisirung eingegangener Nachnahmen: Schott S. 418. Thöl III S. 129. Endemann S. 638.) Die Benachrichtigung und Auszahlung hat ohne Verzug, sobald die Nachnahme eingegangen ist, zu erfolgen. Eine Verzögerung berechtigt den Absender zu Schadensersatzansprüchen (Verzugszinsen 2c.) und zur Beschwerde bei der Aufsichtsbehörde (Schott S. 419) — außer wenn die Verzögerung berechtigt ist, z. B. bei gerichtlichem Arrest auf die Nachnahme, welcher bis zur Auszahlung auf dieselbe gelegt werden kann. Die kurze einjährige Verjährung aus § 91 Abs. 1 Verf.-Ord. findet auf Ansprüche aus dem Nachnahmeverhältniß keine Anwendung. Die Eisenbahnen pflegen daher durch besondere Einrichtungen dafür Sorge zu tragen, daß die abliefernde (Empfangs-) Bahn die Versandbahn von dem Eingange der Nachnahme alsbald in Kenntniß setzt. (Nachnahme-Begleitscheine 2c. Allg. Absf.-Vorschr. § 38 Abs. 13.) Vor dem Eintreffen der bezüglichen Anzeige der Empfangsstation bei der Aufgabestation über den Eingang der Nachnahme ist diese in der Regel nicht auszusahlen. Die Form der Benachrichtigung sowie der Auszahlung und Quittungsleistung richtet sich nach den besonderen Vorschriften der Versandstation. Ist vorschriftsmäßig avisirt und die Auszahlung offerirt, so geräth der Absender in Annahmeverzug und ist die Eisenbahn befugt, mit dem Nachnahmebetrage nach Maßgabe der allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen zu verfahren.

Der Nachnahmebetrag ist nur an den Absender als den Inkassomandanten oder dessen Bevollmächtigten zu zahlen. Ein Dritter ist, wenn er sich auch im Besitze des Frachtbriefduplikats, Aufnahme- oder Nachnahmescheines befindet, zur Erhebung der Nachnahme nicht berechtigt. Denn diese Papiere dienen zwar als Bescheinigung über die Auflegung der Nachnahme und deren Höhe, aber nicht als Legitimation der Empfangsberechtigung. (Anderß nach § 54 Abs. 6 des alten Betr.-Regl., welches Avisirung und Auszahlung der Nachnahme „an den zum Empfange Berechtigten“ vorschrieb. Vgl. Eger II S. 435 und den dort alleg. Erl. d. Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 9. April 1881, II b T. 1862.) Da der Absender befugt ist, bei der Aufgabestelle schriftlich auf die Einziehung der nachgenommenen Beträge zu verzichten (Anm. 273 S. 326), so cessirt in diesem Falle auch die Pflicht der Eisenbahn zur Auszahlung ganz oder theilweise, während die Provision demungeachtet von der ganzen aufgegebenen Nachnahme berechnet wird (Anm. 275 S. 327). Eine solche Verfügung des Absenders wird jedoch, wenn ein Frachtbriefduplikat oder Aufnahmeschein ausgestellt ist, nur zugelassen, wenn sie auf der betreffenden, vom Absender vorzulegenden Urkunde vermerkt wird. Die

§ 62.  
Abs. 4.  
Satz 1



<sup>284)</sup> Nach Abs. 6 ist die Eisenbahn zur Zulassung von Baarvorschußen, d. h. solchen Beträgen, welche dem Absender bereits bei der Aufgabe ausgezahlt werden (s. g. uneigentlichen Nachnahmen: Anm. 272 S. 325 Allgem. Abs.-Vorschr. § 38 Abs. 2) nicht verbunden. Sie können aber zugelassen werden. Die Eisenbahn ist zur Zulassung berechtigt, nicht verpflichtet. Doch hängt die Zulassung von der Voraussetzung ab, daß die Baarvorschuße nach dem Ermessen des abfertigenden Beamten durch den Werth des Gutes sicher gedeckt sind. Die Allg. Zus.-Best. III z. § 62 l. c. bestimmen: „Baarvorschuße werden nur insoweit gewährt, als sie nach den besonderen Bestimmungen im Theil II Abschn. A. (Deutsch. Eisenb.-Güt.-Tarif) zugelassen sind“ (s. Allg. Abs.-Vorschr. § 38 Abs. 15, Rudbeschel S. 92, Endemann S. 638). Diese Beschränkung beruht auf der Erwägung des Risikos, welches mit der Leistung vor Vorschußen für die Bahn verbunden ist. Die Schätzung des expedirenden Beamten erstreckt sich nicht allein darauf, daß das mit Vorschuß zu belastende Gut einen Werth in Höhe des Vorschußes hat, sondern einen solchen, welcher auch bei einer theilweisen Werthverringerung und bei dem Hinzutritt von Bahnspeisen aller Voraussicht nach die Deckung des geleisteten Vorschußes nicht gefährdet erscheinen läßt. Aus diesem Grunde sind Vorschuße auf Güter, welche dem Frankaturzwange unterliegen, überhaupt unzulässig. Der Beamte, welcher Vorschuße, die durch den Werth des Gutes nicht sicher gedeckt werden, kulploser Weise zuläßt, wird regreßpflichtig (Rudbeschel S. 92). Andererseits darf, wenn nach den Spezial-Reglements und Tarifen Baarvorschuße zugelassen sind, der expedirende Beamte solche trotz sicherer Deckung nicht willkürlich ablehnen und dadurch die zu Gunsten des Publikums zugelassene Gewährung von Vorschußen illusorisch machen. Er würde damit die von ihm vertretene Verwaltung Schadensansprüchen und dem Einschreiten der Aufsichtsbehörde aussetzen. Das „Ermessen“ ist nicht „Willkür“ und unterliegt im Streitfalle der richterlichen Kognition (Thöl III § 61 S. 121). Im Uebrigen fällt bei Baarvorschußen, da sie sofort bei der Aufgabe ausgezahlt werden, die Nothwendigkeit einer Bescheinigung über die Auflegung der Nachnahme fort (§ 62 Abs. 3 Anm. 278), denn alsdann bedarf es einer Legitimation zur Empfangnahme nicht mehr. Ferner entfällt die Pflicht der Eisenbahn, den Absender, sobald der Betrag der Nachnahme vom Empfänger bezahlt ist, hiervon zu benachrichtigen. Denn die eingegangene Nachnahme fließt der vorschießenden Bahn zu, der Absender hat eine Auszahlung nicht mehr zu erwarten, es erübrigt sich also die Avisirung. Und endlich cessirt auch die Haftpflicht der Eisenbahn, wenn sie das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert hat. Der Absender ist im Voraus befriedigt. Die Eisenbahn schädigt mithin durch die Ablieferung des Gutes ohne Einziehung der Nachnahme nur sich, nicht den Absender.

### § 63.

#### Lieferfrist.<sup>285)</sup>

(1) Die Lieferfristen sind durch die Tarife zu veröffentlichen und dürfen die nachstehenden Maximalfristen nicht überschreiten:<sup>286)</sup>



die Ablieferung gültig geschehen kann, an die Behausung oder an das Geschäftslokal zugeführt ist oder, falls eine solche Zuführung nicht zugesagt oder ausdrücklich verboten ist (§ 68 Absatz 5), wenn innerhalb der gedachten Frist schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben oder solche ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist.<sup>290)</sup>

(5) Für Güter, welche bahnlagernd gestellt sind, sowie für solche Güter, deren Empfänger sich die Benachrichtigung schriftlich verboten haben, ist die Lieferzeit gewahrt, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereit gestellt ist.<sup>291)</sup>

(6) Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird.<sup>292)</sup>

(7) Ist der auf die Auslieferung des Gutes zur Beförderung folgende Tag ein Sonntag oder Festtag, so beginnt bei gewöhnlichem Frachtgut die Lieferfrist 24 Stunden später.<sup>293)</sup>

(8) Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag oder Festtag ist, so läuft bei gewöhnlichem Frachtgut die Lieferfrist erst an dem darauf folgenden Werktag ab.<sup>294)</sup>

Als Lieferfristen gelten, sofern nicht besondere kürzere Fristen veröffentlicht sind, die vorstehend festgesetzten Maximalfristen unter Zurechnung der von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen mit Genehmigung ihrer Aufsichtsbehörden veröffentlichten Zuschlagsfristen.

<sup>285)</sup> Ist das Gut vom Absender bestimmungsmäßig aufgeliefert und vom § 63. Frachtführer zur Beförderung angenommen, so liegt Letzterem die Pflicht ob, die Ausführung des Transports zu bewirken, d. h. das Gut vom Empfangsort rechtzeitig und unverfehrt an den Bestimmungsort zu befördern und an den Empfänger abzuliefern. Für die Erreichung des Transportzwecks ist es nothwendig, daß das Frachtgut nicht nur überhaupt, sondern daß es auch zur rechten Zeit und in unverletztem Zustande an den Bestimmungsort und zur Ablieferung gelangt. Was zunächst die Pflicht der rechtzeitigen Beförderung anlangt, so hat der Frachtführer den Transport in der bedungenen oder — Mangels einer Vereinbarung — in der üblichen Lieferzeit zu vollenden. Geschieht dies nicht, so tritt eine Lieferfristversäumung ein, welche die Haftpflicht des Frachtführers und einen Schadenserstattungsanspruch gegen denselben nach Maßgabe der Bestimmungen des Art. 397 H.-G.-B. begründet. (Verf.-Ord. §§ 86, 87, Schott § 339 S. 315, 319 ff.)





Die Lieferfristen setzen sich aus Transportfristen und Expeditionsfristen zusammen. Erstere entsprechen den Lauffristen, d. h. der wirklich auf das Laufen der Güter erforderlichen Zeit, letztere den Ladefristen, d. h. der für die Be- und Entladung des Gutes, sowie sämtliche damit zusammenhängende Manipulationen erforderlichen Zeit. Diese Fristen sind als Maximalfristen bezeichnet, d. h. jede Bahn ist an die hier vorgeschriebene Grenze gebunden, sie darf über dieselbe — abgesehen von den gemäß § 63 Abs. 3 zugelassenen Zuschlagfristen — nicht hinausgehen, d. h. nicht höhere Lieferungszeiten festsetzen und publizieren, als die Normen des § 63 vorschreiben, selbst nicht, wenn andere günstige Bedingungen dafür tarifmäßig gewährt werden. Die Allg. Ruf.-Best. z. § 63 Verk.-Ord. bestimmen: „Als Lieferfristen gelten, insofern nicht besondere kürzere Fristen veröffentlicht sind, die in § 63 Abs. 1 festgesetzten Maximalfristen, unter Zurechnung der von den einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen mit Genehmigung ihrer Aufsichtsbehörden veröffentlichten Zuschlagfristen.“ Unstatthaft ist es, bei Gütern, welche zu ermäßigten Frachtsätzen transportirt werden, die reglementarischen Lieferungszeiten zu verlängern oder ganz aufzuheben (s. Schreiben des R.-E.-M. vom 22. März 1876 und den Erl. des Preuß. Hand.-Minist. vom 9. April 1876); und ebenso ist es unzulässig, die Sonn- und Feiertage bei Berechnung der Fristen außer Ansatz zu lassen (außer in den Fällen des § 63 Abs. 6 und 7 Verk.-Ord. s. Anm. 292 f. S. 304f.) oder für Güter, welche nur an bestimmten Tagen der Woche expedirt werden (z. B. auf Haltestellen mit beschränktem Güterexpeditionsdienste, Jahrmarktsgüter etc.), eine Verlängerung der normalen Fristen in den Tarifen auszubedingen. (Vgl. Erl. d. Preuß. Hand.-Minist. vom 16. Dezember 1876, V, 11956, und vom 31. März 1877, V, 2634, II, 5845.) Noch weniger ist es gestattet, die Lieferzeiten etwa ganz aufzuheben. Auch die Klausel „Verzicht auf Lieferzeit“ ist unzulässig. Wohl aber darf jede Bahn unter die gegebene Grenze herabgehen und innerhalb derselben beliebig geringere Fristen normiren.

287) Nach Abs. 2 berechnen sich, wenn der Transport aus dem Bereiche § 63. einer Verwaltung in den Bereich einer anderen anschließenden Verwaltung Abs. 2. übergeht, die Transportkosten aus der Gesamtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen. Es ist also bei diesen Transporten ganz indifferent, wie viel Verwaltungen daran betheiligt sind und wie oft eine Uebergangs- oder Umerpedition unterwegs etwa erforderlich ist. Eine tarifarische Bestimmung, wonach die Lieferfristen, welche mehrere Bahn- oder Staatsgebiete berühren, sich zusammensetzen aus der Summe der für jedes Gebiet zulässigen Maximalfristen, ist unstatthaft, die Berechnung der Lieferfristen soll vielmehr ohne Rücksicht auf die Ueberschreitung der betreffenden Landesgrenzen stattfinden. (Erl. d. R.-E.-B.-M. 21. März 1876 u. d. Preuß. Hand.-Minist., 10. April 1876, II, 5656, V, 2807.) Es wird lediglich die Gesamtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation in Betracht gezogen und der sich hieraus ergebenden Transportfrist nur eine einmalige Expeditionsfrist hinzugerechnet, wie wenn das Gut nur in einem einzigen



die Aufsichtsbehörde erster Instanz ermächtigt. Erl. d. Hand.-Minist. vom 13. November 1874, V, 3692. Von der Genehmigung ist dem Reichs-Eisenbahnamte Mittheilung zu machen. (Schreiben des R.-E.-M. v. 9. Januar 1876, Nr. 10; Erl. d. Hand.-Minist. v. 28. Januar 1876, V, 319.) Nur im Falle außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse ist es zulässig, ausnahmsweise die Zuschlagsfrist vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde festzusetzen, mithin die Genehmigung nachträglich einzuholen. Unter „außergewöhnlichen Verkehrsverhältnissen“ sind hier alle Fälle vorübergehender Störung oder Verkehrshäufung gemeint, wohin auch Krieg, Mobilmachung, Wassernoth und Güterstodungen jeder Art, z. B. in Folge von Meßsen, Jahrmärkten u. gehören. Abs. 3 des § 57 des bisherigen Betr.-Regl. und Abs. 3 Ziff. 1 des § 6 der Ausführ.-Best. z. internat. Übereinkommen führen „Meßsen“ ausdrücklich an. Die im § 6, Ziff. 3 u. 4 l. c., angeführten Fälle für nicht überbrückte Flußübergänge und Bahnen untergeordneter Bedeutung sind in die Verl.-Ord. nicht aufgenommen. Eine Verlängerung der tarifarischen Lieferfristen für andere, als die vorbezeichneten Fälle, ist überhaupt nicht, also auch nicht mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde gestattet. (Erl. des Preuß. Hand.-Minist. vom 6. August 1874. II, 16133. A. M. Rudelschel, S. 108.) Die Festsetzung der Zuschlagsfrist hat übrigens keine rückwirkende Kraft. Erst die vom Augenblicke der Publikation an zur Beförderung angenommenen Güter sind also der Zuschlagsfrist unterworfen. Dagegen findet sie auf bereits vorher aufgegebenen bezw. bereits auf dem Transport befindliche Güter keine Anwendung. Denn der Frachtführer darf nicht einseitig die Bedingungen, unter welchen der Frachtvertrag abgeschlossen ist, abändern, also auch nicht die bezüglichliche Lieferzeit modifiziren. Die Eisenbahn kann hiernach bei Eintritt eines plötzlichen Verkehrshindernisses betreffs der bereits vorher übernommenen Güter Schadensansprüche für Verspätung nur mit den aus Art. 397 H.-G.-B. § 86 Verl.-Ord. entnommenen Einreden abwenden.

289) Satz 2 bis 5 des Abs. 3 betreffen die Veröffentlichung und § 63. Genehmigung der Zuschlagsfristen. Zum Schutze des Publikums gegen Abs. 3. jedes eigenmächtige Verfahren der Bahnen ist bestimmt, daß die Zuschlags- §. 2—5 fristen gehörig zu veröffentlichen sind. Die Veröffentlichung kann der Natur der Sache nach zwar nicht durch die Tarife erfolgen, muß aber in derselben Form, wie sonst in der Regel die öffentlichen Bekanntmachungen der betreffenden Bahn bewirkt werden bezw. vorgeschrieben sind, geschehen. Um ferner kontroliren zu können, ob diejenige Bahn, welche von der Festsetzung von Zuschlagsfristen Gebrauch zu machen genöthigt ist, die bezüglichlichen Voraussetzungen beobachtet und die Zuschlagsfristen innegehalten hat, ist bestimmt, daß aus der vorgeschriebenen Bekanntmachung zu ersehen sein müsse, ob und durch welche Behörde die Genehmigung erteilt oder ob eine solche vorbehalten sei, so daß das Publikum in der Lage ist, die Legalität der Genehmigung bezw. im Falle des Vorbehalts derselben ihre nachträgliche Ertheilung selbst zu prüfen. Daran knüpft sich ferner die noch strengere Vorschrift, daß beim Vorbehalt der Genehmigung deren nachträglich erfolgte Ertheilung innerhalb 8 Tagen durch eine besondere Bekanntmachung veröffent-



der Lieferzeit nicht in Betracht. Maßgebend ist allein die darauf folgende Mitternacht. Ist hiernach die Aufgabe des Guts mit dem Frachtbrief in den Vormittagsstunden erfolgt, so beginnt die Fracht erst mit der nächsten Mitternacht. Die Zwischenzeit bezw. der Rest des Tages der Aufgabe bis zur Mitternacht kommt der Eisenbahn zu Gute. (Rudbeschel S. 110.)

Die Lieferfrist ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, an die Behausung oder an das Geschäftslokal zugeführt ist oder, falls eine solche Zuführung nicht zugesagt oder ausdrücklich verboten ist (§ 68 Absatz 5),<sup>1</sup> wenn innerhalb der gedachten Frist schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben, oder solche ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist. Die Lieferfrist ist hiernach innegehalten, d. h. der Transport noch in der tarifmäßigen Lieferfrist beendet, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, nach Maßgabe des Vorstehenden bestimmungsmäßig zugeführt oder die Ankunft bestimmungsmäßig bekannt gemacht ist. Dem Empfänger gleichgestellt sind hierbei „diejenigen Personen, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann,“ d. h. sowohl die Bevollmächtigten des Empfängers, wie die sonst usance- oder tarifmäßig für ihn zum Empfange berechtigt Erscheinenden nach Maßgabe des Rechts der Ablieferungsstation. Die Beurtheilung der Legitimation ist daher Sache des konkreten Falles. Gewahrt ist die Lieferzeit prinzipaliter durch die Zuführung, eventualiter durch schriftliche Benachrichtigung. Bei der Zuführung hängt es gleichfalls von den konkreten Verhältnissen ab, ob dieselbe „an die Behausung oder das Geschäftslokal“, je nach Wunsch oder Stellung des Empfängers, zu erfolgen hat. Es ist Zuführung, nicht Ablieferung gesagt. Denn nur die erstere hat die Bahn in ihrer Hand, zur Ablieferung gehört auch die Annahme des Empfängers, und dessen Wille darf die Einhaltung der Lieferzeit nicht beeinflussen. Vgl. das Nähere über den Begriff der Ablieferung: § 75.

Absatz 4 stellt die Zuführung als die Regel, die schriftliche Benachrichtigung als die Ausnahme hin, welche nur eintritt, wenn jene nicht zugesagt oder ausdrücklich verboten ist. In der Praxis geschieht aber umgekehrt die Zuführung nur ausnahmsweise und bildet die Anvisirung tarifmäßig die Regel (§ 68 Abs. 1) insbesondere bei Wagenladungsgütern. Ist schriftliche Benachrichtigung tarifmäßig gestattet, so unterscheidet Absatz 4 wiederum zwei Kategorien; durch die Post oder auf andere Weise (Boten, Telegramm, Omnibus oder sonstige Gelegenheit, § 68 Abs. 1. Allg. Abf.-Vorschr. § 49). Im ersteren Falle genügt es schon zur Innehaltung der Frist, daß innerhalb derselben die schriftliche Nachricht für den Empfänger zur Post gegeben ist, im letzteren Falle muß ihm dagegen die Nachricht wirklich zugestellt sein. Der Unterschied ist nicht unerheblich. Denn bei der Anvisirung durch die Post ist hiernach die Frist gewahrt, wenn der Anvisirbrief innerhalb derselben in den Briefkasten geworfen oder im Postlokal abgegeben ist, es wird also zu Gunsten der Bahn diejenige Zeit erspart, die der Anvisirbrief braucht, um von der Aufgabe zur Post in die Hände des



Unter zoll- oder steueramtlicher oder polizeilicher Abfertigung ist hierbei im weitesten Sinne jede durch die Steuer-, Zoll- und Polizeivorschriften der transitirten Länder erforderliche Behandlung des Guts zu verstehen. Ebenso ist „Betriebsstörung“ im weitesten Sinne aufzufassen, gleichviel also, ob dieselbe durch höhere Gewalt, Naturereignisse, Brand, Wassernoth oder Zufälle irgend welcher Art, sei es in den Leuten oder den Transportmitteln der Bahn liegend, herbeigeführt ist. Bedingung ist nur, daß die Betriebsstörung „ohne Verschulden der Eisenbahn“ eingetreten ist. Den Beweis dafür, daß die bezogenen Hindernisse vorhanden gewesen sind und ohne ihr Verschulden den Transport aufgehalten haben, hat die Bahn zu führen. Es ist hierbei gleichgültig, ob das Hinderniß vor oder bei Antritt des Transports oder erst unterwegs eingetreten ist. Die Frist ruht, wenn der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports dadurch verhindert wird, und zwar zeitweilig, d. h. weder eine ganz unerhebliche Störung, noch eine dauernde Verhinderung des Transports, welche denselben unmöglich macht, beziehungsweise seinen Zweck vereitelt, bedingen ein Ruhen der Frist.

<sup>293)</sup> Von der Regel, wonach die Lieferfrist mit der auf die Annahme des Guts nebst Frachtbrief folgenden Mitternacht beginnt und dementsprechend mit der Mitternacht des letzten Tages der tarifmäßigen Lieferfrist endet, sind durch die Abs. 7 und 8 für gewöhnliches Gut — nicht für Eilgut — zwei Ausnahmen geschaffen. Erstens beginnt die Lieferfrist 24 Stunden später, wenn der auf die Auslieferung des Guts zur Beförderung folgende Tag ein Sonntag oder Festtag ist, und zweitens endet die Lieferfrist, wenn der letzte Tag derselben ein Sonntag oder Festtag ist, erst an dem darauf folgenden Werktage. § 63  
Abs.  
7 u. 8.

<sup>294)</sup> S. Anm. 293.

## § 64.

### Verfügungsrecht des Absenders.<sup>295)</sup>

(1) Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, daß das Gut auf der Versandstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder auf einer Zwischenstation abgeliefert werde.<sup>296)</sup>

I. (1) Jede Verfügung des Absenders muss sich auf die ganze Sendung erstrecken und daher für alle Theile derselben die gleiche sein.

(2) Verfügungen, auf Grund deren das Gut über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus oder von einer Unterwegsstation nach einer seitwärts gelegenen neuen Bestimmungsstation befördert werden soll, sind zulässig.





ursprünglichen Bestimmungsstation oder von der Unterwegstation bis zur neuen Bestimmungsstation.

(2) Wird das Gut auf einer Unterwegstation angehalten, gleichviel ob es daselbst ausgeliefert oder nach der Versandstation zurück- oder nach einer anderen Station weitergesandt wird, so ist ausserdem Reugeld gemäss der Bestimmung unter Absatz (6) dieses Paragraphen zu entrichten.

(6) Die im ersten Absätze dieses Paragraphen vorgesehenen Verfügungen müssen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach dem Formular Anlage F erfolgen. Diese Erklärung ist im Falle der Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikats oder eines Aufnahmescheins auf der betreffenden Urkunde zu wiederholen, welche gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegen und von dieser dem Absender zurückzugeben ist.<sup>301)</sup>

(7) Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig.<sup>302)</sup>

(8) Die Eisenbahn kann den Ersatz der Kosten verlangen, welche durch die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Verfügungen entstanden sind, insoweit diese Verfügungen nicht durch ihr eigenes Verschulden veranlaßt worden sind. Diese Kosten (Reugeld) sind im Tarife ein- für allemal festzusetzen.<sup>303)</sup>

IV. Das Reugeld ist im Nebengebührentarif (Abschnitt C) festgesetzt.

(9) Anweisungen des Absenders wegen nachträglicher Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung der Nachnahme sowie wegen nachträglicher Frankirung können nach dem Ermessen der Eisenbahn unter der Bedingung zugelassen werden, daß die Verfügung auf dem etwa ausgestellten Frachtbrief-Duplikate (Aufnahmeschein) vermerkt wird.<sup>304)</sup>

V. (1) Die nachträglich aufgebene Nachnahme muss mindestens 3 Mark betragen.

(2) Der Absender hat den Antrag bei der Versand-Abfertigungsstelle durch Vollziehung einer Erklärung nach dem Formular Anlage G anzubringen.

VI. Der Preis der Formulare zu den nach Absatz (6) und Zusatzbestimmung V (2) abzugebenden Erklärungen (Anlage F und G) ist im Nebengebührentarif (Abschnitt C) festgesetzt.



als er das Frachtbriefduplikat besitzt und bis nach Ankunft des Guts am Bestimmungsort der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder von diesem die Klage auf Uebergabe des Frachtbriefs und Frachtguts der Eisenbahn zugestellt ist. Der Absender ist, wenn er das Frachtbriefduplikat nicht mehr besitzt, in seiner Dispositionsbefugniß insofern beschränkt, als er Anweisungen über die Rückgabe des Guts auf der Versandstation, Anhalten unterwegs oder Ablieferung an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder einer Zwischenstation nicht erteilen darf, und derartige Anweisungen nichtig sind. Der Empfänger erlangt die Dispositionsbefugniß nach der Ankunft des Guts am Bestimmungsort mit der Uebergabe des Frachtbriefs und Guts, gleichviel ob er das Frachtbriefduplikat besitzt oder nicht.

Die Berl.-Ord. hat im § 64 einen Mittelweg eingeschlagen. Sie läßt dem Absender zwischen beiden Systemen die Wahl. Da die Art. 402 und 405 des H.-G.-B. nicht zu denjenigen Bestimmungen gehören, deren vertragmäßige Abänderung Art. 423 H.-G.-B. verbietet, so ist im § 64 gültigerweise vereinbart, daß der Absender bezw. Empfänger, je nachdem ein Frachtbriefduplikat bezw. ein diesem gleichstehender Aufnahmeschein ausgestellt ist oder nicht, in Bezug auf das Verfügungsrecht den Rechtswirkungen der Art. 402, 405 H.-G.-B. oder des Art. 15 des internat. Uebereink. unterworfen ist. Die Ausstellung des Frachtbriefduplikats bezw. Aufnahmescheines ist nicht, wie im internat. Eisenbahnfrachtverkehr, eine obligatorische, sondern nur eine fakultative, die Ausstellung erfolgt nur „auf Verlangen“ des Absenders (§ 54 Abs. 5 f. Anm. 218 S. 268). Daher sagt § 64 Abs. 2 „im Falle“ der Ausstellung eines Frachtbriefduplikats oder Aufnahmescheines f. Anm. 297 S. 348. Ist aber die Ausstellung erfolgt, so greifen die im internat. Uebereink.-Art. 15 vorgesehenen Rechtswirkungen vereinbartermaßen Platz. (§ 64 Abs. 2, 6.)

296) Wie in der vorangehenden Anm. 295 ausgeführt, besitzt der Absender § 64. bis zum Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag an sich das volle, Abs. 1. uneingeschränkte Verfügungsrecht über das Gut. Er darf in den Grenzen des vereinbarten Frachtvertrags, d. h. ohne Erschwerung der kontraktlichen Lage des Frachtführers, jede beliebige Verfügung treffen und jede das Gut anlangende Maßregel anordnen (v. Sahn II S. 632, Goldschmidt S. 745, Anschütz III S. 444, Wehrmann S. 70 f., Rudbeschel S. 122, Endemann, R. d. E. S. 596, Staub S. 971, Entsch. d. Reichsger. Bd. 15 S. 157). Der Absender ist nicht nur befugt, Verfügungen wegen Rückgabe des Guts auf der Versandstation, Anhaltens unterwegs, Ablieferung an seine eigene Person oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder auf einer Zwischenstation zu treffen, sondern überhaupt jede beliebige Verfügung betreffs des Guts zu geben, das Gut bei der Aufgabe oder nachträglich mit Nachnahme zu belasten (Berl.-Ord. § 62) oder davon zu entlasten, sowie zu frankiren (§ 64 Abs. 9), er ist berechtigt, Verordnungen in Betreff der Behandlung des Guts auf dem Transport zu treffen, Sicherheitsmaßregeln in Betreff des Guts anzuordnen, die Lagerung, Ver- und Abladung, Verwiegung, Ver-



des Transportwegs, also sowohl auf der Versandstation, den Zwischenstationen zc., wie auch auf der Bestimmungsstation.

3. Der Absender hat das Recht, zu verfügen, daß die Waare an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte abgeliefert werde. So lange der Empfänger nicht durch einen der das Rechtsverhältniß des Absenders beendenden Akte — Uebergabe des Frachtbriefs oder Zustellung der Klage — nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte in den Frachtvertrag eingetreten ist (s. S. 350), hat der Absender das Recht, die Ablieferung des Gutes auch noch am Bestimmungsorte an einen anderen Empfänger zu verfügen.

4. Der Absender hat das Recht, zu verfügen, daß die Waare an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger auf einer Zwischenstation abgeliefert werde; der Absender kann nicht nur, wie im Falle 3, Ablieferung an einen anderen Empfänger verfügen, sondern auch an einen anderen Ort, nur muß dieser Ort „eine Zwischenstation“, d. h. eine auf dem Transportwege zwischen Versand- und Bestimmungsstation belegene Station sein. Doch sind nach den Allg. Zuf.-Best. I, Abs. 2 z. § 64 Verf.-Ord. auch Verfügungen, auf Grund deren das Gut über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus oder von einer Unterwegsstation nach einer seitwärts gelegenen neuen Bestimmungsstation befördert werden soll, zulässig. Vgl. auch Allg. Abf.-Vorschr. § 46 Abs. 2, litt. c u. g; bei Stückgütern jedoch nur unter den daselbst § 46, Abs. 3 bezeichneten Bedingungen.

Demgemäß bestimmen die Allg. Abf.-Vorschr. § 46 Abs. 2 u. 3:

„2. Nachträgliche Anweisungen sind sowohl bei Wagenladungsgütern, als auch bei Stückgütern — bei letzteren mit der im Abs. 3 enthaltenen Einschränkung — zulässig:

- a) wegen Zurückgabe des Gutes auf der Versandstation an den Absender;
- b) wegen Zurückbeförderung des Gutes von der Bestimmungsstation nach der Versandstation und Zurückgabe an den Absender;
- c) wegen Weiterbeförderung des Gutes von der ursprünglichen Bestimmungsstation nach einer anderen Station;
- d) wegen Anhaltens des Gutes unterwegs und Zurückbeförderung von der Unterwegsstation nach der Versandstation;
- e) wegen Auslieferung an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte;
- f) wegen Anhaltens des Gutes unterwegs und Zurückgabe an den Absender auf der Unterwegsstation oder Auslieferung auf dieser Station an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger;
- g) wegen Anhaltens des Gutes unterwegs und Beförderung nach einer anderen, seitwärts oder rückwärts gelegenen Station.

3. Bei Stückgütern sind Anweisungen des in Abs. 2 unter b, c, d und g bezeichneten Inhalts nur dann anzunehmen, wenn der Werth des



die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung zu verlangen, für den daraus entstehenden Schaden dem Empfänger, welchem der Absender die Urkunde übergeben hat, haftbar. Diesen besonderen Schadensanspruch hat derjenige Empfänger nicht, welchem der Absender das Duplikat nicht übergeben hat oder welcher auf andere Weise als durch den Absender in den Besitz des Duplikats gelangt ist. Alsdann können nur die allgemeinen landesrechtlichen Folgen geltend gemacht werden. Der Empfänger braucht das Duplikat z. B. der Erhebung des Anspruchs nicht mehr zu besitzen, es genügt der Nachweis, daß es ihm übergeben worden ist. Doch liegt es im Interesse des Empfängers, dasselbe zu verwahren, weil, wenn es wieder in die Hände des Absenders zurückgelangt, dieser die Verfügungsrechte unbeschränkt auszuüben legitimiert ist. Die Haftung der Eisenbahn erstreckt sich auf allen daraus entstandenen Schaden ohne Beschränkung auf die §§ 80 ff. Verf.-Ord.

298) Gleichviel ob ein Frachtbriefduplikat bezw. Aufnahmeschein ausgestellt ist oder nicht, in beiden Fällen ist nach Abf. 3 die Eisenbahn die Verfügungen des Absenders zu beachten nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittlung der Versandstation zugekommen sind. (Allg. Abf.-Vorschr. § 46 Abf. 5 Satz 1; s. aber auch Satz 2.) Der Grund ist, daß erfahrungsmäßig nur die Versandstation in der Lage ist, die Legitimation des Anweisenden genau zu prüfen. Die Vorschrift bezieht sich aber nur auf Anweisungen des Absenders (nicht des Empfängers) und nur auf Anweisungen der im Abf. 1 (Anm. 296) bezeichneten Art, nicht auf andere Verfügungen. Für die Eisenbahn ist diese Vorschrift fakultativ, sie kann auch Anweisungen ohne Vermittlung der Versandstation beachten, aber sie braucht es nicht. Nach den Allg. Zus.-Best. II bleiben sie unbeachtet. Doch ist bei Anweisungen des Absenders, welche unmittelbar bei der Bestimmungsstation eingehen und ohne Zweifel vom Absender herrühren, die Auslieferung des Guts wenigstens bis zum Eingang einer nochmals zu erfordernden, vorschriftsmäßigen Verfügung zurückzuhalten. (Allg. Abf.-Vorschr. § 46 Abf. 5 Satz 2, s. noch Allg. Abf.-Vorschr. § 46 Abf. 6.) Bloße schriftliche, telegraphische u. Anweisungen von dem Versandorte aus genügen nicht, es bedarf der Vermittlung, d. h. der Inanspruchnahme der Versandstation für die Ausführung der Anweisung, diese ist zur Vermittlung verpflichtet, die anderen Stationen können dieselbe ablehnen.

299) Es ist bereits oben E. 344 darauf hingewiesen worden, daß die Sicherheit des Transportverkehrs eine strikte Trennung der Vertragsrechte und -Pflichten des Absenders und des Empfängers aus dem Frachtvertrage, mithin auch der Verfügungsrechte erfordert. Diese Trennung ist im H.-O.-B. Art. 402 und 405 dadurch äußerlich gekennzeichnet, daß der Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag von bestimmten formellen Akten abhängig gemacht ist, welche den stillschweigenden Konsens des Empfängers (durch konkludente Handlungen) zum Eintritt in den Frachtvertrag nach gesetzlicher Bestimmung dokumentieren. (E. 362.) Diese beiden Akte sind: 1. Die Uebergabe des Frachtbriefs seitens des Frachtführers an den Empfänger nach Ankunft des Guts am Bestimmungsorte. 2. Die Zustellung der Klage des Empfängers an den Frachtführer auf Ueber-





(v. Sahn II S. 634. Schott S. 394. Buchelt II S. 490.) Jede Verfügung des Absenders ist fortan ausgeschlossen und ungültig. Der Empfänger besitzt nunmehr das Verfügungsrecht in gleichem Umfange wie vordem der Absender; die Anweisung zum Rücktransport, Seitentransport oder Transport über die Bestimmungsstation hinaus ist von dem Abschlusse eines neuen Frachtvertrages abhängig. (Allg. Abf.-Vorschr. § 52 Abs. 14, 15.) Doch sind die Anweisungen des Empfängers weder an den Besitz des Frachtbriefduplikats, noch an die übrigen erörterten Formenvorschriften gebunden, wohl aber ist es Sache der Eisenbahn, die Legitimation des Anweisenden als Empfängers zu prüfen, und Sache des Anweisenden, sich als Empfänger zu legitimiren. Die Eisenbahn haftet für den aus der Verletzung der in Rede stehenden Vorschrift entstandenen Schaden, und zwar in vollem Umfange (lucrum cessans und damnum emergens), ohne die in den §§ 80 ff. Berl.-Ord. enthaltenen Einschränkungen. Eine Verletzung liegt nicht allein dann vor, wenn die Eisenbahn die Anweisungen des Empfängers verzögert oder in abweichender Weise ausführt, sondern auch, wenn sie sie ganz unterläßt, oder wenn sie den Anweisungen anderer Personen, z. B. denen des Absenders, nach der Uebergabe des Frachtbriefs oder Zustellung der Klage noch Folge leistet. Im Falle der Annahmeverweigerung oder des Annahmeverzuges kommt es darauf an, ob der Empfänger durch einen der vorbezeichneten Akte in den Frachtvertrag eingetreten ist oder nicht. Ist ersteres der Fall, so ist er verfügungsberechtigt und die Eisenbahn ist berechtigt, ihn zur Annahme u. event. im Rechtswege zu zwingen. Lehnt er den Eintritt in den Frachtvertrag ab, so gehen die Verfügungsrechte nicht auf ihn über und der Absender behält dieselben oder kann, wenn der Empfänger im Besitze des Frachtbriefduplikats ist, dieses von ihm zurückfordern und wird mit der Rückgabe wieder verfügungsberechtigt.

300) Grundsätzlich hat die Eisenbahn die in Rede stehenden Anweisungen des Absenders ohne Verzug und unweigerlich, sowie unverändert auszuführen, § 64. Abs. 5. widrigenfalls sie für den Schaden haftet. Von dem Gesichtspunkte aus, daß sich durch derartige Anweisungen ihre vertragliche Lage nicht verschlechtern und insbesondere die ihr obliegende Aufrechterhaltung des regelmäßigen Transportverkehrs nicht gestört werden darf, erleidet jedoch billigerweise jener Grundsatz dann eine Ausnahme, wenn durch die Befolgung der Anweisung eine solche Störung eintreten würde. Demgemäß bestimmt Abs. 5, daß die Eisenbahn die Ausführung der im Abs. 1 (S. 346 f.) vorgesehenen Anweisungen nur dann verweigern oder verzögern, oder solche Anweisungen in veränderter Weise ausführen darf, wenn durch die Befolgung derselben der regelmäßige Transportverkehr gestört würde. Ob dies der Fall, hängt vom Ermessen der Bahn und im Streitfalle von richterlicher Entscheidung ab.

301) Nach Abs. 6 Satz 1 müssen ferner die Verfügungen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach einem in § 64. Abs. 6. der Berl.-Ord. vorgeschriebenen Formular erfolgen. Das Formular: s. Anlage F der Berl.-Ordnung. Nach den Allg. Abf.-Vorschr., Abs. 8, 9 soll von der Forderung eines neuen Frachtbriefs in allen Fällen — also auch bei Verfügung des Rücktransports, der Weiter- oder Seitwärts-Beförderung —



308) Abs. 8 Satz 1 gewährt der Eisenbahn das Recht, den Ersatz der <sup>§ 64.</sup> Kosten zu verlangen, welche durch die Ausführung der im Abs. 1 vorge- <sup>Abs. 8.</sup> sehenen Verfügungen entstanden sind. Auch dies entspricht dem Grundsatz, daß die rechtliche Lage der Eisenbahn durch die Ausführung der nachträglichen Verfügungen des Absenders nicht verschlechtert werden darf. Es handelt sich daher nur um die Mehrkosten im Vergleiche mit den ursprünglichen. Die Eisenbahn kann den Ersatz verlangen, d. h. sie ist dazu berechtigt, aber nicht verpflichtet. Auch bezieht sich ihr Anspruch nur auf den Ersatz der entstandenen Kosten. Eine Vorausbezahlung darf — außer in den Fällen des § 61 Abs. 2 — nicht verlangt werden. Die Kosten können theils in einer Erhöhung der Fracht bestehen, z. B. wenn durch Ablieferung unterwegs statt des niedrigeren direkten Tarifs der höhere Lokaltarif zur Anwendung kommt, theils in den Gebühren — für anderweite Abfertigung, Kartirung etc. — theils in baaren Auslagen. Satz 2 des Abs. 8 bestimmt ganz allgemein, daß die Kosten im Tarif ein für allemal festzusetzen sind. Die Eisenbahn kann hiernach:

1. Die volle tarifmäßige Fracht für den ganzen ursprünglich vereinbarten Transport fordern. Denn nach den Regeln der loc. cond. operis hat der Frachtführer die ganze Gegenleistung (Fracht) zu verlangen, auch wenn der Absender auf die Leistung (den Transport) ganz oder theilweise verzichtet, abgesehen von den besonderen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs für die Fälle des Rücktritts bei zufälliger oder schuldbarer Verhinderung des Transports (Art. 394). (Goldschmidt S. 747 Anm. 33. v. Hahn II S. 590 Endemann, H.-R., S. 728. R.-D.-H.-G. Bd. 6 S. 273, Bd. 16 S. 199 und Reichsger. 6. März 1880, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1. S. 132.) Wenn daher die Eisenbahnen bei Rückgabe des Gutes am Versandorte oder unterwegs einen verhältnißmäßigen Erlaß der Fracht in ihren Tarifen stipuliren (Kriegeld), so geschieht dies lediglich aus Roulanzrückichten, nicht auf Grund gesetzlicher Verpflichtung. Vgl. über die hier in Betracht kommenden Fälle: Allg. Zus.-Best. III zum § 64 Verf.-Ord. S. 342; die Allg. Abf.-Vorschr. § 46 Abs. 11 und 12 bestimmen:

- a) Verfügt der Absender die Zurückgabe des Gutes auf der Versandstation (Abs. 2a f. Anm. 296 S. 346), so ist ihm der Frachtbrief zurückzugeben und die etwa vorgenommene Kartirung zu streichen, die Rückgabe des Gutes jedoch von Zahlung des tarifmäßigen Kriegeldes abhängig zu machen.
- b) Verlangt der Absender die Zurückbeförderung des Gutes von der Bestimmungsstation nach der Versandstation (Absatz 2b), so ist die nachträgliche Anweisung der Bestimmungsstation zu übermitteln; diese sendet das Gut unter Frachtberechnung und provisionsfreier Nachnahme der Vorfracht zurück.
- c) Wenn der Absender die Weiterbeförderung des Gutes von der ursprünglichen Bestimmungsstation nach einer anderen Station verlangt (Absatz 2c), so hat erstere die Umkartirung vorzunehmen und die für die ursprüngliche Beförderung berechnete Fracht als provisionsfreie Vorfracht zu behandeln.



lust der Zoltpapiere, verschuldete Betriebsstörung u. Seitens der Eisenbahn veranlaßt worden ist. Der Kostenanspruch geht verloren, gleichviel, welche der beteiligten Eisenbahnen durch ihr Verschulden die Verfügung des Absenders verursacht hat.

<sup>304)</sup> Auch für Anweisungen des Absenders wegen nachträglicher § 64. Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung der Nachnahme (§ 62 Abs. 9. Anm. 273, 280 S. 326, 329), sowie wegen nachträglicher Frankierung gestattet § 64 Abs. 9 den Eisenbahnen, eine besondere Form vorzuschreiben. Sie können nach ihrem Ermessen derartige Anweisungen unter der Bedingung zulassen, daß die Verfügung auf dem etwa ausgestellten Frachtbriefduplikate bezw. Aufnahmeschein vermerkt wird. Sie sind hierzu berechtigt, aber nicht verpflichtet, dürfen also auch ohne diese Form die angeführten Anweisungen gestatten.

Bgl. hierzu die Allg. Zus.-Best. V u. VI z. § 64 Verh.-Ord. (S. 343); ferner bestimmen die Allg. Abs.-Vorschr. § 37 Abs. 11 und § 38 Abs. 17—20:

„Will der Absender eine unfrankirt aufgegebenene Sendung nachträglich frankiren, so hat die Versand-Abfertigungsstelle, wenn anzunehmen ist, daß die Auslieferung der Sendung noch nicht stattgefunden hat, unverzüglich die Empfangs-Abfertigungsstelle zu benachrichtigen, welche, soweit die Frankierung reicht, die Auslieferung an den Empfänger frei bewirkt und den entsprechenden, auf der Frachtkarte in Ueberweisung gestellten Betrag als Nachnahme ohne Provisionsberechnung auf die Versand-Abfertigungsstelle zurückkartirt. Ist ein Frachtbriefduplikat oder Aufnahmeschein erteilt, so darf die Anweisung des Absenders wegen nachträglicher Frankierung nur dann zugelassen werden, wenn diese Verfügung auf dem vorzulegenden Duplikat oder Aufnahmeschein vermerkt wird.

Die nachträgliche Belastung eines bereits abgegebenen Gutes mit Nachnahme oder die nachträgliche Erhöhung des bei der Aufgabe nachgenommenen Betrages durch den Absender ist unter den nachstehenden Bedingungen zuzulassen: a) Die nachträglich aufgegebenene Nachnahme muß mindestens 3 Mark betragen. b) Der Absender hat den Antrag bei der Versand-Abfertigungsstelle durch Vorziehung der vorgeschriebenen Erklärung (vgl. Zusatzbestimmung V zu § 64 der Verkehrs-Ordnung und Anlage G zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I) anzubringen. c) Die Verfügung des Absenders wegen der nachträglichen Auflage der Nachnahme muß, wenn ein Frachtbrief-Duplikat oder Aufnahmeschein erteilt ist, auf der betreffenden, vom Absender vorzulegenden Urkunde vermerkt sein. — Die Versand-Abfertigungsstelle hat der Empfangs-Abfertigungsstelle auf Kosten des Absenders unverzüglich, auf Verlangen telegraphisch, die nachträglich erfolgte Nachnahmebelastung mitzutheilen und den Betrag der letzteren nebst der tarifmäßigen Provision, nöthigenfalls durch Vermittelung der Umkartirungsstation, mit besonderer Frachtkarte unter Beifügung eines Nachnahme-Begleitscheins zu überweisen. Die Empfangs-Abfertigungsstelle hat unter Zusehung dieser Beträge auf dem Frachtbriefe die Einziehung derselben zu bewirken, auf dem Nachnahme-Begleitschein zu bescheinigen und diesen



(4) Ist ein Frachtbrief-Duplikat oder Aufnahmeschein ausgestellt worden und befindet sich der Absender nicht im Besitze der ausgestellten Urkunde, so dürfen die in diesem Paragraphen vorgesehenen Verfügungen weder die Person des Empfängers, noch den Bestimmungsort abändern.<sup>309)</sup>

I. Die im Falle des Rücktritts vom Frachtvertrage vom Absender zu zahlende Gebühr für die Vorbereitung der Beförderung und die Wiederausladung ist aus dem Nebengebührentarif (Abschnitt C) zu ersehen.

II. Die Eisenbahn ist in den im vorstehenden Paragraphen vorgesehenen Fällen befugt, sofern der Absender auf Erfordern der Eisenbahn nicht anderweit über das Gut verfügt, mit demselben so zu verfahren, wie im § 70 für unanbringliche Güter vorgeschrieben ist.

<sup>305)</sup> Die Ausführung des Transports kann nicht nur durch Ueberschreitung § 65. der Lieferfristen verzögert, sondern auch durch Verschulden der Kontrahenten, durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert werden.

Das Handelsgesetzbuch regelt nicht die Rechtsverhältnisse für alle diese Fälle der Transportverhinderung, sondern trifft nur für den Fall einer zeitweiligen Verhinderung des Transports durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle Bestimmung. Der Gesetzgeber ging hierbei von der Annahme aus, daß für alle anderen Fälle die Landesgesetze bezw. das allgemeine bürgerliche Recht genügende Bestimmungen enthalten und daher auch weiterhin maßgebend bleiben sollen. Dagegen bedürfe es einer ausdrücklichen Bestimmung darüber, welchen Einfluß eine ohne Verschulden der Kontrahenten — also durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle — eintretende zeitweilige Verhinderung des Transports auf das Rechtsverhältnis derselben ausübe, weil hierfür die allgemeinen civilrechtlichen Normen nicht ausreichend seien. (Schott S. 387, 388. Staub S. 956.) Es sollte hiernach also nur über den einen speziellen Fall Bestimmung getroffen werden, wenn nicht eine Unmöglichkeit, sondern nur eine zeitweilige Verhinderung des Transports eintritt, und wenn diese Verhinderung nicht durch ein Verschulden der Parteien, sondern durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle herbeigeführt ist. Dieser Tendenz gemäß bestimmt das Handelsgesetzbuch Art. 394 Abs. 2, daß, wenn der Antritt oder die Fortsetzung der Reise durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle zeitweilig verhindert wird, der Absender die Aufhebung des Hindernisses nicht abzuwarten braucht; er kann vielmehr von dem Vertrage zurücktreten, muß aber den Frachtführer, sofern demselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung der Reise, der Kosten der Wiederausladung und der Ansprüche in Beziehung auf die bereits zurückgelegte Reise entschädigen. Ueber die Höhe der Entschädigung entscheidet der Ortsgebrauch und in dessen Ermangelung das richterliche Ermeßen. (v. Hahn, 2. Aufl., II S. 588 ff. Buchelt, 3. Aufl.,





(Anm. 309 S. 361) Berl.-Ord. Verfügung über das Gut zu treffen, und zwar jede Verfügung, durch welche die Rechtslage der Eisenbahn nicht erschwert wird. Die Form der Einholung der Disposition richtet sich nach den Bestimmungen der Station, wo das Hinderniß eingetreten ist. Die Mittheilung muß jedenfalls so geschehen, daß sie den Absender sicher und schleunigst erreicht. Unterläßt die Eisenbahn die Einholung der Disposition, so ist sie dem Absender für allen Schaden haftbar. Die Eisenbahn muß den Verfügungen des Absenders Folge leisten, insoweit aber dadurch die Person des Empfängers oder der Bestimmungsort abgeändert wird, d. h. in den Fällen des § 64 Abs. 1 Berl.-Ord. im Falle der Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikats oder Aufnahmescheins nur, wenn sich der Absender im Besitze des Frachtbrief-Duplikats oder Aufnahmescheins befindet. (§ 64 Abs. 2 Anm. 297 S. 348, § 65 Abs. 4 Anm. 309 S. 361 und Allg. Abs.-Borschr. § 44 Abs. 6.) Unterläßt dagegen der Absender, auf Erfordern der Eisenbahn anderweit über das Gut zu verfügen, so soll nach Allg. Zus.-Best. II z. § 65 die letztere befugt sein, mit dem Gute so zu verfahren, wie im § 70 Berl.-Ord. für unanbringliche Güter vorgeschrieben ist.

307) Abs. 2 gewährt dem Absender das Recht, vom Vertrage zurückzutreten, er muß aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten der Vorbereitung des Transports, die Kosten der Wiederausladung und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg durch Zahlung der in den Tarifen festzusetzenden Gebühren entschädigen. Die Entschädigung wird also hier nicht wie gemäß Art. 394 Abs. 2 S.-G.-B. (s. Anm. 305 S. 357) durch Ortsgebrauch bzw. richterliches Ermessen bestimmt, sondern es müssen dafür Gebühren in den Tarifen festgesetzt sein (s. Allg. Zus.-Best. I z. § 65 Berl.-Ord. Nebengebührentarif Abschnitt C.) Fehlt diese Festsetzung, so darf eine Entschädigung nicht gefordert werden. Auch für die zu zahlende Frachtvergütung sind die tarifarischen Bestimmungen entscheidend. Der Absender hat hiernach nicht nur das anderweite Verfügungsrecht, sondern auch das Rücktrittsrecht, letzteres jedoch nur unter Leistung der vorbezeichneten Entschädigung an die Eisenbahn. Von dieser Entschädigungspflicht ist er nur befreit, wenn der Eisenbahn ein Verschulden zur Last fällt, d. h. die Transportverhinderung nicht durch reinen Zufall, sondern durch Zufall in Verbindung mit einem Verschulden der Eisenbahn entstanden ist. Die Ausübung des Rücktrittsrechts schließt jedes andere Verfügungsrecht aus; doch hat der Gesetzgeber diese Ausübung ohne Zweifel auch als eine Art der Disposition über das Gut betrachtet, auf welche daher auch § 64 Abs. 4 Berl.-Ord. (Besitz des Duplikats) Anwendung finden muß. Der Absender kann vom Vertrage zurücktreten, aber er muß nicht. Tritt er nicht zurück, so hat die Bahn zwar für die Wartezeit Lagergeld an sich nicht zu beanspruchen (Epstein, Oesterr. Eisenb.-Betr.-Regl., S. 68, 78. Schott S. 391. Ruckdeschel S. 114). Aber sie kann, sofern er auf ihr Erfordern nicht anderweit über das Gut verfügt, mit demselben so verfahren, wie im § 70 Berl.-Ord. für unanbringliche Güter vorgeschrieben ist. (Allg. Zus.-Best. II z. § 65 Berl.-Ord.) Ob er in anderen Fällen zurücktreten kann oder muß, ist nach allgemeinem Civilrechte zu



kosten ersetzt zu verlangen, wobei sie freilich dafür aufkommen muß, daß diese Mehrkosten nicht in Hinsicht auf den Werth des Guts und den zu erreichenden Zweck einen unverhältnißmäßigen Betrag in Anspruch nehmen. Hält aber die Eisenbahn den Transport an, so muß sie zugleich Verfügung des Absenders einholen, bloßes Abwarten ist ihr nicht gestattet. Für diese Verfügungen gilt die Vorschrift des § 64 Abs. 4 Berl.-Ord. Dem Absender ist hier nicht neben dem Verfügungsrecht noch das Rücktrittsrecht gegeben. Die Eisenbahn muß den bezüglichlichen Verfügungen des Absenders gemäß § 64 Berl.-Ord. entsprechen, jedoch unter Ersatzanspruch für Fracht- und Mehrkosten. (Vgl. über das bahnseitig zu beobachtende Verfahren: § 44 Abs. 4—6, Allg. Abf.-Vorschr.) Sofern der Absender auf Erfordern der Bahn nicht anderweitig über das Gut verfügt, so kann sie auch in diesem Falle mit dem Gute so verfahren, wie im § 70 für unanbringliche Güter vorgeschrieben ist. (Allg. Zus.-Best. II z. § 65 Berl.-Ord.)

309) Abs. 4 beschränkt das dem Absender gemäß Abs. 1 und 3 zu- § 65. stehende Verfügungsrecht für den Fall, daß ein Frachtbrief-Duplikat Abs. 4. oder Aufnahmeschein ausgestellt worden ist. Ist dieß der Fall gewesen und befindet sich der Absender nicht im Besitze der ausgestellten Urkunde, so dürfen die vorgesehenen Verfügungen weder die Person des Empfängers noch den Bestimmungsort abändern. (Allg. Abf.-Vorschr. § 46 Abs. 6.) Dieß steht in Uebereinstimmung mit den Normen des § 64 Abs. 2 Berl.-Ord. Der Absender darf zwar in den vorerörterten Fällen der Abs. 1 und 3 Verfügungen an die Eisenbahn erteilen; insoweit aber dadurch die Person des Empfängers oder der Bestimmungsort geändert wird — und dieß geschieht in den im § 64 Abs. 1 Berl.-Ord. bezeichneten Fällen — nur, wenn er sich im Besitze des Frachtbriefduplikats oder Aufnahmescheins befindet. Dazu gehört auch die Ausübung des Rücktrittsrechts, weil dadurch gleichfalls die Person des Empfängers bezw. der Bestimmungsort geändert wird. In allen anderen Fällen bedarf es des Besizes des Frachtbriefduplikats bezw. Aufnahmescheins nicht (also z. B. bei Verfügung von Sicherheitsmaßregeln, Lagerung des Guts, Abwarten des Hindernisses, Benutzung einer Hilfsroute).

## § 66.

### Ablieferung des Gutes.<sup>310)</sup>

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfangs (§ 68 Absatz 7) den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.<sup>311)</sup>

(2) Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, daß er



Bestimmung, daß die Eisenbahn verpflichtet ist, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfangs (§ 68 Abs. 7) den Frachtbrief auszuhändigen. Aber auch diese Bestimmung ist nicht weit und vollständig genug; sie entspricht nicht dem zu Grunde liegenden Rechtsverhältnisse. Die Eisenbahn ist darnach nicht nur — wie es im § 66 Abs. 1 beschränkend heißt — am Bestimmungsort zur Aushändigung des Guts gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und Empfangsbescheinigung verpflichtet, sondern sie ist weitergehend dem Empfänger gegenüber zur Erfüllung aller ihr obliegenden Vertragspflichten gegen die durch den Frachtvertrag begründeten Gegenleistungen verbunden — wie sich aus Art. 409 ff. H.-G.-B. klar ergibt und im Einklang mit Art. 405 H.-G.-B. § 66 Abs. 2 Berl.-Ord. steht, wonach auch andererseits der Empfänger nach Ankunft des Guts am Bestimmungsorte berechtigt ist, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen. Abs. 1 des § 66 hebt nur eine einzelne Verpflichtung der Eisenbahn — die Aushändigungs-pflicht — und nur eine einzelne Gegenpflicht des Empfängers — die Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge nebst Empfangsbescheinigung — hervor. Dies ist nach Vorstehendem zu eng und unvollständig.

Die Pflicht (und bezw. auch das Recht) der Eisenbahn zur Aushändigung des Guts und des Frachtbriefs beginnt mit der Ankunft des Guts am Bestimmungsorte. Der Empfänger ist der Eisenbahn gegenüber, so lange er nicht durch einen der bezeichneten Akte in den Frachtvertrag eingetreten ist (s. die vorangehende Anm. 311), zur Annahme des ihm offerirten Guts und Frachtbriefs nicht verpflichtet und kann eisenbahnseitig nicht darauf verklagt werden. Lehnt er ab bezw. weigert er sich, die kontraktlichen Gegenleistungen (Zahlung der Fracht, Empfangsbescheinigung u.) zu erfüllen, so steht dies der Bezugsverweigerung also dem Nichteintritt in den Frachtvertrag gleich. Ob und inwieweit sich der Empfänger durch die Zurückweisung dem Absender gegenüber verantwortlich macht, hängt von dem zu Grunde liegenden Geschäft (Kauf, Lieferung u.) ab (Thöl III S. 62, 64, 65. Buchelt II S. 499, Schott S. 354, 403, Endemann, R. d. Eisenb., S. 605, v. Sahn II S. 650, § 8). „Aushändigung“ ist gleichbedeutend mit Ablieferung. (Ueber den Begriff der Ablieferung s. § 75 Anm. 371.) In der Pflicht zur Aushändigung liegt implicite auch die Pflicht, dem Empfänger die Ankunft des Guts rechtzeitig anzuzeigen, zu avisiren (Anm. 318 S. 376). Die Aushändigung hat nach Ankunft des Guts am Bestimmungsort, d. h. der Bestimmungsstation (§ 66 Abs. 3) zu erfolgen (Anm. 314 S. 370). Damit ist nicht nur der Ort, sondern auch die Zeit der Aushändigung bestimmt, weder an einem andern Ort, noch zu einer anderen Zeit ist die Eisenbahn abzuliefern verpflichtet und berechtigt. Nicht der Ablauf der Lieferzeit, sondern die Ankunft am Bestimmungsort ist entscheidend (Schott S. 353, 402, A. M. Thöl III S. 67 u. Buchelt II S. 491, 500). Eine spätere ebenso wie eine frühere Aushändigung macht die Eisenbahn haftpflichtig. „Dem bezeichneten Empfänger“, d. h. dem im Frachtbriefe oder durch nachträgliche Verfügung



Gegen Vorzeigung des quittirten Frachtbriefes und Uebergabe des den Empfang bescheinigenden Avises erfolgt sodann die Auslieferung des Gutes. Der quittirte Frachtbrief wird also nicht, wie der Avis, der Bahn zurückgestellt. Bei Frankofracht ist die Quittirung der Fracht bereits seitens der Aufgabe-Expedition erfolgt, bei Frachtkreditkonto bedarf es der Quittirung nicht. Die Quittung muß den Betrag der Frachtgelder *ic.* in Zahlen, das Datum und die Unterschrift des zur Einziehung befugten Amtes enthalten. Stellt es sich nach Einlösung des Frachtbriefes heraus, daß das Gut nicht vorhanden ist, so darf nach dem Ermessen des Gütererpedienten auf sofortigen Antrag die entrichtete Fracht zurückgezahlt werden, wobei der zurückzunehmende Frachtbrief mit einem entsprechenden Vermerk zu versehen und dem Interessenten die Quittung zurückzustellen ist. (Allg. Abf.-Vorschr. § 52 Abs. 2, 4, 5, 11). Die Zurverfügungstellung erfolgt in betreff der vom Empfänger auszuladenden Güter auf den Entladeplätzen. Diese Worte beziehen sich im Wesentlichen auf die Wagenladungsgüter. Es können aber auch Stückgüter hierher gehören (§ 50 B Nr. 3). Vgl. über die Bereitstellung und Entladung der Wagenladungsgüter: Allg. Abf.-Vorschr. § 50 Abs. 6—9. In Betreff der übrigen *ic.*, nicht vom Empfänger zu entladenden Güter geschieht die Zurverfügungstellung in den Abfertigungsräumen (auf den Güterböden). Dies schließt die Pflicht zur Ueberbringung in die Behausung des Empfängers Mangels besonderer Abrede oder Einrichtungen generell aus. (Thöl III, S. 140 [das Eisenbahnfrachtgut ist Holgut]. Endemann, R. d. Eisenb. S. 614.) Vgl. über die Ausladung und Bereitstellung der Stückgüter: Allg. Abf.-Vorschr. § 50 Abs. 1—5.

Die Auskhändigung liegt ferner der Eisenbahn nach § 66 Abs. 1 Berl.-Ordn. nur gegen Bescheinigung des Empfangs ob. (Berl.-Ordn. § 68 Abs. 7: „gegen Ausstellung der Empfangsbescheinigung“. Rudeschel S. 126 Nr. 3. Thöl S. 144 IV.) Die Empfangsbescheinigung dient als Beweismittel über die Auslieferung. Ueber die Form der Empfangsbescheinigung ist in der Berl.-Ordn. Bestimmung nicht getroffen. Aber es liegt im Begriffe der Bescheinigung, daß sie schriftlich erfolgen muß. In der Regel auf dem Aweise (Allg. Abf.-Vorschr. § 52, Abs. 2 u. 80) d. h. die Quittung auf dem der Eisenbahn zurückgestellten Aweise gilt als Empfangsbescheinigung. Damit ist jedoch nicht die Quittung über den Empfang des Avises selbst zu verwechseln. Letztere ersetzt die Bescheinigung über den Empfang des Gutes nicht. Indes ist auch besondere Quittung in schriftlicher Form zulässig, zumal nicht alle Güter avisirt werden. Ueber die Form der Quittungsleistung bestimmen die Allg. Abf.-Vorschr. § 52 Abs. 8—11 Folgendes: Der Ueberbringer der quittirten Benachrichtigung gilt zur Einlösung des Frachtbriefes und zur Empfangnahme des Gutes für ermächtigt. Eine andere Quittung ist nur dann als ausreichend anzuerkennen, wenn dieselbe amtlich beglaubigt oder die Handschrift des Empfängers genau bekannt ist, oder die Güter-Abfertigungsstelle in der Lage ist, sich sonst davon zu überzeugen, daß das Gut in die Hand des Empfangsberechtigten gelangt. Der Firma-Inhaber hat lediglich die Firma, der Procurist neben der letzteren den sein Verhältniß zu derselben kennzeichnenden Vermerk (*p. p. — per procura*)





Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, daß er hierbei im eigenen oder fremden Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der Absender der Eisenbahn eine nach Maßgabe des § 64 zulässige entgegenstehende Verfügung erteilt hat.“ Diese reglementarische Abweichung vom H.-G.-B. ist zulässig, weil Art. 405 nicht zu denjenigen Vorschriften gehört, deren vertragmäßige Ausschließung oder Beschränkung Art. 423 H.-B.-G. verbietet. Die Bestimmung des § 66 Abs. 2 der Berl.-Ord. geht weiter, als die des Art. 405 H.-G.-B. Denn während letzterer dem Empfänger das Recht zur selbstständigen Geltendmachung der Vertragsrechte gegen Erfüllung der Verpflichtungen gewährt, wie sie der Frachtbrief ergiebt, verleiht die Berl.-Ord. dem Empfänger dieses Recht nur gegen Erfüllung der sich aus dem Frachtvertrage ergebenden Verpflichtungen, also gleichviel ob sie aus dem Frachtbriefe sich ergeben, oder nicht. Diese Erweiterung entspricht der bereits an früherer Stelle gegebenen Konstruktion des vorliegenden Rechtsverhältnisses. (Anm. 295 S. 344.) Denn nach der Annahme einer fingirten Cession erlangt der Empfänger, obwohl der Frachtvertrag nur zwischen Absender und Eisenbahn abgeschlossen ist, dennoch mit Ankunft des Gutes das selbstständige Recht, in eigenem Namen in den Frachtvertrag einzutreten d. h. die Vertragsrechte gegen Erfüllung der Vertragspflichten für sich geltend zu machen. Die Anomalie des zu Grunde liegenden Art. 405 H.-G.-B., welcher dem Empfänger die Vertragsrechte gegen Erfüllung der Verpflichtungen, wie sie der Frachtbrief ergiebt, gewährt, ist hier folgerichtig beseitigt. • Es ist unzutreffend und unlogisch, für den einen Kontrahenten den Vertrag, für den anderen nur den Frachtbrief als maßgebend hinzustellen.

Das Recht des Empfängers ist ein selbstständiges, aus der stillschweigenden Cessionsofferte der Vertragsrechte mit den ihnen inhärierenden Vertragspflichten sich ergebendes. Es ist noch nicht das Recht aus dem Frachtvertrage selbst, sondern es ist nur die Legitimation, in denselben einzutreten, d. h. die selbstständige Befugniß zum Erwerbe der Rechte aus dem Frachtvertrage durch Annahme der Offerte. Daher kann die Eisenbahn den Empfänger zur Geltendmachung dieses Rechts nicht zwingen bezw. auf Annahme nicht verklagen, so lange nicht der Empfänger ausdrücklich oder durch eine konkludente Handlung die Cessionsofferte angenommen hat. Die Geltendmachung des in Rede stehenden Rechts durch den Empfänger ist eine freiwillige und nicht durch Klage der Eisenbahn zu provoziren. Die Offerte kann vom Empfänger abgelehnt werden und die Eisenbahn sich alsdann nur an ihren Mitkontrahenten, den Absender, halten. Inwiefern alsdann der Absender aus dem dem Frachtvertrage zu Grunde liegenden Geschäfte den Empfänger wegen unberechtigter Annahmeverweigerung belangen kann, bestimmt sich nach den Regeln dieses Geschäftes 1c. (v. Sahn, II, S. 650, Endemann, H.-R., S. 731, Schott S. 403 b.)

Das Recht des Empfängers entsteht nach Ankunft des Gutes. Art.



getroffen werden. § 68 Abs. 7 Berl.-Ordn. bestimmt demgemäß, daß der Empfänger vorzuleisten hat. Denn nur gegen Vorzeigung des von der Eisenbahn quittirten Frachtbriefs wird ihm das Gut verabfolgt.

Die Geltendmachung der Rechte kann sowohl im Wege der einfachen Forderung wie — im Verweigerungsfalle — durch Klage, Widerklage, Kompensation u. erfolgen. Die Geltendmachung geschieht im eigenen Namen, nicht im Namen des Absenders, sondern auf Grund einer eigenen, selbstständigen, nicht aus einem präsumtiven oder wirklichen Vollmachtsverhältnisse zum Absender hervorgegangenen Berechtigung. Dem Empfänger ist durch Gesetz und Reglement ein eigenes Recht, unabhängig vom Absender, verliehen. Hierbei ist irrelevant, ob der Empfänger in eigenem Interesse (für eigene Rechnung) oder in fremdem Interesse (als Spediteur, Kommissionär u.) handelt. Die dem Frachtgeschäfte zu Grunde liegenden Geschäfte (Kauf, Lieferung, Tausch u.) dürfen mit diesem nicht vermischt, die klare und präzise Trennung der Rechte und Pflichten der Frachtvertragskontrahenten darf nicht gestört werden. Die Eisenbahn kann daher dem auf Grund des Frachtvertrages seine Rechte geltend machenden Empfänger gegenüber nicht einwenden, daß der Empfänger nur fremdes, nicht eigenes Interesse wahrnehme, nicht selbst Eigenthümer, Käufer u. des Gutes sei, und daß direkt an den eigentlichen Interessenten geleistet werden müsse. Der Dritte, welcher mittelbar und ohne Kontrahent zu sein, an der Ausführung des Transports als Eigenthümer, Käufer u. des Gutes interessiert ist, hat aus dem Frachtvertrage keinerlei Rechte und Pflichten. Auf das dem Transport zu Grunde liegende Geschäft kommt nichts an. Weder die obligatorischen Beziehungen, welche zwischen Absender, Empfänger oder Dritten aus einem dem Frachtvertrage zu Grunde liegenden Rechtsgeschäfte (Kauf, Tausch, Lieferung u.) bestehen, noch die dinglichen Beziehungen, in welchen entweder die Frachtvertragskontrahenten (Absender, Eisenbahn, Empfänger) oder Dritte zum Frachtgute stehen (Eigenthum, Pfandrecht, Detention, Tradition, juristischer Besitz u., überhaupt alle dinglichen Rechte am Gute), erleiden irgend eine Veränderung.

313) Nach Satz 3 erlischt das Recht des Empfängers, wenn der Absender der Eisenbahn eine nach Maßgabe des § 64 Berl.-Ordn. zulässige entgegenstehende Verfügung ertheilt hat; d. h. es hört vollständig zu bestehen auf und kann nicht wieder aufleben. Freilich kann der Absender die entgegenstehende Verfügung vor ihrer Ausführung durch die Eisenbahn wieder zurücknehmen und eine neue Anweisung zur Ablieferung des Gutes u. an den ursprünglichen Empfänger ertheilen. Dadurch lebt aber das alte erloschene Recht des Empfängers nicht wieder auf, sondern dieser erlangt eine neue, auf der wiederholten Anweisung des Absenders beruhende Berechtigung. Dies ist aber die einzige Beschränkung des Rechts des Empfängers und eine nothwendige Folge der dem Absender bis zum Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag zustehenden Vertrags- und Verfügungsrechte. Denn nach Art. 405 h.-G.-B. in Verbindung mit § 64 Abs. 1 und 2 Berl.-Ordn. hat auch nach der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort der Absender das Verfügungsrecht über dasselbe nach Maßgabe des § 64 l. c. noch so lange, bis dem Empfänger der Frachtbrief übergeben oder der Eisenbahn die Klage des

§ 66.  
Abs. 2.  
Satz 3.



Leistungen und die baaren Auslagen vom Absender und, soweit dieser nicht bereits Erfüllung geleistet hat, von dem in den Frachtvertrag eingetretenen Empfänger zu verlangen. Während die Zahlungspflicht des Absenders als selbstverständlich und den Grundsätzen der loc. cond. operis entsprechend weder im H.-G.-B. noch in der Verf.-Ord. durch eine positive Norm hervorgehoben ist, hat die Zahlungspflicht des Empfängers sowohl im H.-G.-B. Art. 406. wie auch fast wörtlich daran anschließend in der Verf.-Ord. § 67 in der Bestimmung besonderen Ausdruck gefunden, daß durch Annahme des Guts und des Frachtbriefs der Empfänger verpflichtet wird, dem Frachtführer (der Eisenbahn) nach Maßgabe des Frachtbriefs Zahlung zu leisten (die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge zu zahlen). (Anschütz und v. Böldernborff III S. 449. Goldschmidt, Handb. I, 2. 1. Aufl. S. 751. v. Hahn II S. 655. Thöl S. 19, 62, 64, 126. Schott S. 375, 409, 414. Wehrmann S. 59, 194. Rudelschel S. 75.) Dieser Grundsatz ist in dem umfassenderen Art. 405 H.-G.-B. § 66 Abs. 2 Verf.-Ord. (Anm. 312 S. 366) bereits mit enthalten, mithin nur ein besonderer Theil desselben. Mit Annahme der Vertragsleistungen ist Zug um Zug der Empfänger zur Erfüllung der Vertragspflichten verbunden. (Goldschmidt § 75 S. 751 Anm. 405. Endemann, H.-R., § 155 S. 729, R. d. Eisenb. § 123. Buchelt II S. 505 Nr. 11.) Die Vorschrift des Art. 406 H.-G.-B. bezw. § 67 Verf.-Ord. ist daher zu eng, denn einerseits können auch andere, als die angeführten beiden Handlungen den Vertragswillen des Empfängers dokumentiren und ihn zu den Gegenleistungen verpflichten. Andererseits bestehen diese nicht allein in der Zahlung der im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge, sondern in der Erfüllung aller durch den Frachtvertrag überhaupt begründeten Gegenforderungen der Eisenbahn. Es soll hier unverkennbar nur ausgesprochen werden, daß, wie bei allen Leistungsverträgen, auch beim Eisenbahnfrachtvertrage die Eisenbahn nicht eher berechtigt ist, die Frachtzahlung vom Empfänger zu beanspruchen, als bis sie selbst die Vertragsleistungen erfüllt, d. h. Gut und Frachtbrief übergibt, der Empfänger daher nicht eher zur Zahlung verpflichtet ist, als bis ihm die Eisenbahn leistet, und zwar gleichzeitig Zug um Zug. Doch ist im Eisenbahnverkehre — wie bereits hervorgehoben (Anm. 311 S. 366) — ein gleichzeitiges Leisten in der Regel nicht ausführbar und Sache der reglementarischen Bestimmungen, die Aufeinanderfolge der beiderseitigen Leistungen zu bestimmen. Jedenfalls ist an sich nicht erforderlich, daß der Zahlung die Uebergabe des Frachtbriefs vorangeht. Es genügt die Vorweisung desselben, damit sich der Empfänger über den Umfang seiner Zahlungspflicht informieren kann. Aber auch ohne vorgängige Kenntnißnahme wird der Empfänger durch Annahme des Guts und des Frachtbriefs zahlungspflichtig.

<sup>316)</sup> Für die „Annahme des Guts und Frachtbriefs“ gilt das in Anm. 310 S. 363 ff. über die Aushändigung Gesagte. Die bloße Avisirung reicht nicht hin. Eine Theilannahme verpflichtet zur Zahlung nicht, wohl aber die Annahme eines qualitativ oder quantitativ beschädigten, verminderten u. Guts. Zahlungsverpflichtet ist der Empfänger bezw. sein Bevollmächtigter oder Rechtsnachfolger, nicht aber der an der Ablieferung sonst Interessirte.

§ 67.  
Einziger  
Absatz.



zwar auch dann, wenn der Empfänger den Inhalt dieser letzteren nicht gekannt hat. (Buchelt II S. 504. Endemann, R. d. E., S. 627. R.-D.-S.-G. 20. Oktober 1876 Bd. 21. S. 181. Reichsger. 10. November 1880, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 304, 8. Januar 1883 eod. Bd. 2 S. 436.) Enthalten die in Bezug genommenen Tarife, Reglements u. Druckfehler oder sonstige Unrichtigkeiten, so ist die Fracht nach dem richtigen Tarif u. Sage zu berechnen und zu zahlen, weil anzunehmen ist, daß dies der beiderseitige wahre Kontraktswille ist, die Eisenbahn nach dem festgestellten Tarife kontrahirt hat und die Bestimmung des § 7 Abs. 1 Verk.-Ord., wonach die Berechnung der Fracht nach den zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarifen erfolgt, voraussetzt, daß die Publikation der Feststellung genau entspricht. (Reichsger. 11. März 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 236.) b) Der vorstehend für die Frachtzahlung angenommene Grundsatz gilt ebenso auch für die Zahlung der Frachtzuschläge (Konventionalstrafen) wegen unrichtiger Inhaltsangabe oder Wagenüberlastung (§ 53 Abs. 7—10 Verk.-Ord.) — oder anderer Gebühren, welche sich aus den im Frachtbriefe in Bezug genommenen Normen ergeben. (Schott S. 380, 412. Endemann, R. d. E., S. 637 und die vorstehend alleg. Entscheidungen.)

4. Die Frage, in welcher Frist die Frachtforderungen der Eisenbahn gegen den Empfänger verjähren, richtet sich nach dem Landesrechte. (Im Gebiete des Preuß. Allg. Landrechts: § 1 Ges. v. 31. März 1838.) Nur für die beiderseitigen Forderungen aus unrichtiger Anwendung des Tarifs oder Rechnungsfehlern bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren ist eine kurze einjährige Verjährungsfrist vom Tage der Zahlung an allgemein festgesetzt. (Verk.-Ord. § 61 Abs. 4 Satz 2.) Diese Frist beginnt vom Tage der Zahlung der zu hoch oder zu niedrig berechneten Fracht u. an; bei Frankaturvorschüssen (§ 61 Abs. 3) sinngemäß erst von der definitiven Abrechnung an. Mit Ablauf dieser Frist erlischt jede derartige Forderung. Der allgemeine Grundsatz des Erlöschens aller Ansprüche gegen die Bahn durch Annahme des Gutes und Zahlung der Fracht (S.-G.-B. Art. 408 Abs. 1, Verk.-Ord. § 90 Abs. 1) greift hier nicht Platz. (Verk.-Ord. § 61 Abs. 4 Satz 3 f. Anm. 271 S. 323.) Nachforderungen gemäß § 61 Abs. 4 Verk.-Ord. sind also bis zum Ablauf der einjährigen Verjährungsfrist gestattet. Die kurze ein- bzw. dreijährige Verjährung des § 91 bezieht sich nur auf Ansprüche des Beschädigten wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung, findet also weder auf Ansprüche der Eisenbahn gegen den Empfänger, noch auf sonstige Ansprüche des letzteren gegen die Eisenbahn Anwendung.

## § 68.

### Verfahren bei Ablieferung des Gutes.<sup>317)</sup>

(1) Das Gut ist nach Maßgabe der Bestimmung der Eisenbahnen entweder dem Empfänger an seine Behausung zuzuführen oder es ist





fortiger Weiterbeförderung vom Absender oder Empfänger Verfügung getroffen ist, entweder den Empfänger nach Maßgabe der vorstehenden Bestimmungen zu benachrichtigen oder die Güter mittelst eines Spediteurs oder einer anderen Gelegenheit nach dem Bestimmungs-orte auf Gefahr und Kosten des Absenders weiter befördern zu lassen.<sup>324)</sup>

(5) Diejenigen Empfänger, welche ihre Güter selbst abholen oder sich anderer als der von der Eisenbahn bestellten Fuhrunternehmer bedienen wollen, haben dies der Güter-Abfertigungsstelle rechtzeitig vorher, jedenfalls noch vor Ankunft des Gutes, auf Erfordern der Abfertigungsstelle unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift, schriftlich anzuzeigen.<sup>325)</sup> Die Befugniß der Empfänger, ihre Güter selbst abzuholen oder durch andere als von der Eisenbahn bestellte Fuhrunternehmer abholen zu lassen, kann von der Eisenbahn im allgemeinen Verkehrsinteresse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde beschränkt oder aufgehoben werden.<sup>326)</sup>

(6) Ausgeschlossen von der Selbstabholung sind diejenigen Güter, welche nach zoll- oder steueramtlichen Vorschriften oder aus anderen Gründen nach Packhöfen oder Niederlagen der Zoll- oder Steuerverwaltung gefahren werden müssen.<sup>327)</sup>

(7) Die Auslieferung des Gutes erfolgt gegen Zahlung der etwa darauf haftenden Fracht- und sonstigen Beträge und gegen Ausstellung der Empfangsbescheinigung.<sup>328)</sup> Letztere hat sich auf die einfache Anerkennung des Empfanges zu beschränken; weitere Erklärungen, namentlich über tadellosen oder rechtzeitigen Empfang, dürfen nicht gefordert werden. Güter, welche nicht durch die Eisenbahn zuzuführen sind, werden dem Empfänger auf Vorzeigung des seitens der Eisenbahn quittirten Frachtbriefes zur Verfügung gestellt, und zwar die vom Empfänger auszuladenden auf den Entladeplätzen, die übrigen Güter in den Abfertigungsräumen (auf den Güterböden).<sup>329)</sup>

(8) Der Empfänger ist berechtigt, bei der Auslieferung von Gütern deren Nachwägung in seiner Gegenwart auf dem Bahnhofe zu verlangen.<sup>330)</sup> Diesem Verlangen muß die Eisenbahn bei Stückgütern stets, bei Wagenladungsgütern insoweit, als die vorhandenen Wägebvorrichtungen dazu ausreichen, nachkommen.<sup>331)</sup> Gestatten die Wägebvorrichtungen der Eisenbahn eine Verwiegung von Wagenladungsgütern auf dem Bahnhofe nicht, so bleibt dem Empfänger überlassen, die Verwiegung da, wo derartige Wägebvorrichtungen am

nächsten zur Verfügung stehen, in Gegenwart eines von der Eisenbahn zu bestellenden Bevollmächtigten vornehmen zu lassen.<sup>332)</sup> Ergiebt die Nachwägung kein von der Eisenbahn zu vertretendes Mindergewicht, so hat der Empfänger die durch die Verwiegung entstandenen Kosten oder die tarifmäßigen Gebühren sowie die Entschädigung für den etwa bestellten Bevollmächtigten zu tragen.<sup>333)</sup> Dagegen hat die Eisenbahn, falls ein von ihr zu vertretendes und nicht bereits anerkanntes Mindergewicht festgestellt wird, dem Empfänger die ihm durch die Nachwägung verursachten Kosten zu erstatten.<sup>334)</sup>

III. (1) Für besonders verlangte Gewichtsermittlung der angekommenen Güter wird das im Nebengebührentarif (Abschnitt C) bestimmte Wägegeld erhoben, soweit ein solches nach Massgabe der vorstehenden Bestimmung überhaupt zu entrichten ist.

(2) Für etwa verlangte Feststellung der Stückzahl wird die im Nebengebührentarif (Abschnitt C) festgesetzte Zählgebühr erhoben.

IV. Wenn behufs Feststellung des Gewichts von Gütern in Wagenladungen die Feststellung des Eigengewichts der Eisenbahnwagen gefordert wird, so kommt die Zusatzbestimmung zu § 53 unter III (3) in Anwendung.

§ 68. <sup>317)</sup> Das Verfahren der Ablieferung des Gutes ist reglementarisch durch die Verf.-Ord. vorgeschrieben, und zwar behandelt § 68 die Arten, Formen und Modalitäten der Ablieferung, während § 69 über die Fristen für die Abnahme der nicht zugerollten Güter, § 70 über das Verfahren bei Ablieferungshindernissen Bestimmung trifft.

§ 68. <sup>318)</sup> Nach Abs. 1 Satz 1 ist das Gut nach Maßgabe der Bestimmung der Eisenbahnen entweder dem Empfänger an seine Behausung zuzuführen oder es ist ihm über die Ankunft schriftlich Nachricht zu geben. Im Eisenbahnverkehr bildet die Regel nicht die Zuführung, sondern die Abholung der Güter und daher auch die Avisierung ihrer Ankunft. Die Benachrichtigungspflicht unterbleibt jedoch bei eisenbahnseitig dem Empfänger zugeführten, bei bahnlagernden Gütern, sowie bei solchen, deren Avisierung sich derselbe vorbehalten hat (§ 68 Abs. 1 Satz 3 l. c. Allg. Abf.-Vorschr. § 49 Abs. 8 u. 9. „Die Avisierung — bemerkt Ruckdeschel S. 132 — darf im Uebrigen nicht unterlassen werden und ohne solche wird die Verpflichtung des Adressaten, Gut zu beziehen, auszuladen, event. Lagergeld u. zu zahlen, nicht existent (Vgl. § 69 Abs. 5 Verf.-Ord.) Ob der Adressat durch den Absender von der Absendung des Gutes in Kenntniß gesetzt ist und die mutmaßliche Ankunft weiß, ist gleichgültig; er braucht nichts zur Abfuhr der Güter einzuleiten, bevor er nicht offiziell in Kenntniß gesetzt ist.“ (Erl. d. R.-D.-G. v. 31. Januar

1879.) Ist der Absender oder Adressat an der Unterlassung der Avisirung oder der mangelhaften Avisirung selbst schuldtragend, was nach den konkreten Umständen zu bemessen ist, so treffen die nachtheiligen Folgen den Empfänger bezw. Absender. „An seine Behausung“ ist identisch mit „bis vor's Haus“. (Erl. d. Preuß. Hand.-Minist. v. 17. März 1875, II. 3788.) Entscheidend ist, daß die Bahn zur Wahrung der Lieferfrist am rechten Orte und an die richtige Person abliefern bezw. avisiren muß. Ist das Geschäftslokal nicht offen, so hat sie in der Wohnung zu avisiren, der Adressat ist nicht verpflichtet, eine Wohnung bei der Güterexpedition anzugeben, also auch nicht den Wohnungswechsel, es sei denn, daß er die Güterexpedition beauftragt hat, ihm zuzustellen und in seiner Wohnung abzuliefern. Die Benachrichtigung soll an den Empfänger erfolgen bezw., wenn dieser ein für alle Mal oder im einzelnen Falle einen Andern bevollmächtigt hat, an den Bevollmächtigten, (Allg. Abf.-Vorschr. § 49 Abs. 10, 11 und in Betreff des Vollmachtsstempels bes. Zus.-Best. der Preuß. Staatsb., Ziff. III, 3. Abs. 10 f. Anm. 325 S. 383); ist der Empfänger in Konkurs gerathen, an den Konkursverwalter unter Mittheilung an den Absender (Allg. Abf.-Vorschr. § 52 Abs. 4). Die Benachrichtigung hat schriftlich zu geschehen, gleichviel in welcher Form, ob gedruckt, lithographirt, geschrieben, brieflich oder offen, auf einzelnenzetteln oder in Listen (Avisbücher etc.). Die Eisenbahn kann Quittung über den Empfang des Avisa verlangen. (Rudbeschel S. 31.) Die Allg. Abf.-Vorschr. § 49 Abs. 2, 3 bestimmen über die Form der Avisirung: „Für die Benachrichtigung mit der Post dienen Postkarten und für die Benachrichtigung durch Boten Benachrichtigungsschreiben. Eilgüter sind in den Benachrichtigungen als solche zu bezeichnen.“ (Bes. Zus.-Best. der Preuß. Staatsb.: „Sind für einen Empfänger mehrere Sendungen zu gleicher Zeit angekommen, so kann die Benachrichtigung derselben auf einem Benachrichtigungsschreiben erfolgen.) „Erfolgt die Abnahme des Gutes nicht rechtzeitig, und liegt die Vermuthung vor, daß die Benachrichtigung nicht in den Besitz des richtigen Empfängers gekommen ist, so ist die Benachrichtigung unter der Bezeichnung „zweite Benachrichtigung“ zu wiederholen.“

319) Satz 2 in Verbindung mit Satz 3 u. 4 regelt die Kostentragung, § 68. die Zeit und die Art der Benachrichtigung. Abs. 1.

Die Kosten der Zustellung der Benachrichtigung sind vom Empfänger zu tragen. (Allg. Zus.-Best. II. 3. § 68 Abs. 1 Verk.-Ord. und Allg. Abf.-Vorschr. § 49 Abs. 7.) Dagegen darf für die Ausfertigung der Benachrichtigung eine Gebühr nicht berechnet werden. (§ 68 Abs. 1 Schlusssatz.) Satz 2-4.

Was die Zeit anlangt, so ist die Benachrichtigung dem Empfänger spätestens nach Ankunft und Bereitstellung des Gutes zuzusenden, und zwar ohne erst den Ablauf der Lieferfrist abzuwarten und wenn auch die Ankunft eine verfrühte sein sollte (Schott S. 353). Diese Zeitbestimmung bezieht sich jedoch nur auf gewöhnliches Frachtgut, da für Eilgut Abs. 2 des § 68 (Anm. 320 S. 379) eine besondere Avisirungs- bezw. Zuführungs- pflicht festsetzt. Das Wort „spätestens“ deutet darauf hin, daß die Benachrichtigung auch vor Ankunft und Bereitstellung des Gutes erfolgen kann



und den Frachtbrief zu setzen und bei Einlösung der Güter von dem Empfänger einzuziehen.

Vergl. noch wegen der Benachrichtigung über die Ankunft der unter Zoll- oder Steuer-Kontrolle stehenden Güter: Allg. Abf.-Vorschr. § 49 Abs. 12, 13; und durch Fernsprecher: Abs. 15 l. c.

220) Abs. 2 Satz 1 schreibt den Bahnen für die Anvisirung und Zu- § 68.  
führung von Eilgütern besondere Fristen vor, während für gewöhnliche Abs. 2.  
Güter bestimmte Anvisirungs- und Zuführungsfristen in der Verk.-Ordn. nicht Satz 1.  
festgesetzt sind (s. Abs. 1). Die Anvisirungsfrist beträgt 2 Stunden, die Zu-  
führungsfrist 6 Stunden. Doch sind auch hier von der Benachrichtigung bahn-  
lagernde, zuzuführende und solche Eilgüter ausgenommen, deren Anvisirung  
verboten ist. Bei diesen unterbleibt, wie bei gewöhnlichem Frachtgut (§ 68  
Abs. 1 Satz 3), die Anvisirung. Und ebenso findet auf abzuholende Eilgüter  
die sechsstündige Zuführungsfrist keine Anwendung. Die bezeichneten kurzen  
Fristen bilden für Eilgüter die Regel, „sofern außergewöhnliche Ver-  
hältnisse nicht eine längere Frist unvermeidlich machen.“ Es sind vornehm-  
lich außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse, Güteranhäufungen, Elementar-  
ereignisse u. gemeint. (Epstein S. 85. Ruckdeschel S. 137.) Die Bahn-  
verwaltung wird in jedem Einzelfalle das Vorliegen solcher Verhältnisse  
beweisen und der Richter eventuell darüber entscheiden müssen. Denn daß  
den Bahnen eine generelle Verlängerung der Fristen nach Analogie des  
§ 63 Abs. 3 Ziff. 2 gestattet sei, kann Mangel einer besonderen Vorschrift  
nicht angenommen werden. — Liegt aber ein solcher Ausnahmefall nicht vor,  
so sind, wie das Wort „binnen“ andeutet, jene Fristen als Maximalfristen  
anzusehen, innerhalb deren die Anvisirung bezw. Zuführung bewirkt sein muß,  
und zwar lediglich von der Ankunft, nicht von der Bereitstellung an ge-  
rechnet, und selbst dann, wenn die Lieferfrist noch nicht abgelaufen ist.  
(Schott S. 353)

221) Abs. 2 Satz 2 enthält in Rücksicht auf die üblichen Geschäftsstunden § 68.  
und Abfertigungszeiten eine weitere Ausnahme von der Regel des ersten Abs. 2.  
Satzes. Die in diesem bezeichneten Fristen sind zwar nicht verlängert, aber Satz  
sie ruhen, und zwar an Sonn- und Festtagen (Anm. 229 S. 282) von 2 u. 3.  
12 Uhr Mittags, an Werktagen von 6 Uhr Abends bis zum Anfang der  
Dienststunden des folgenden Tages. Die Bahn ist während dieser Ruhezeiten  
zur Anvisirung und Zuführung weder verpflichtet noch befugt. Die Lieferfrist  
(§ 68) wird aber durch diese Festsetzungen über die Anvisirungs- und Zu-  
führungsfrist bei Eilgut — wie Satz 3 ausdrücklich hervorhebt — nicht be-  
rührt, bezw. nicht verlängert (Ruckdeschel S. 138), d. h. die Bahn kann  
schon, wenn inzwischen der Lauf der Lieferfrist beendet ist, auf die im Abs. 2  
bestimmten Ruhezeiten nicht berufen.

222) Abs. 3, 4 u. 5 behandeln das Institut der bahnamtlichen § 68.  
Kolliführunternehmer und stehen insofern mit einander in engem Zu- Abs. 3.  
sammenhange, als Abs. 3 den Eisenbahnverwaltungen generell das Recht Satz 1.  
einräumt, daß An- und Abfahren der Güter durch besondere Kolliführunter-  
nehmer besorgen zu lassen, während Abs. 4 Bestimmungen für den Fall trifft,  
daß eine derartige Einrichtung für Güter, deren Bestimmungsort nicht an



Ugemeinen der kommunale Bezirk, zu welchem die Station (Haltestelle 2c.) gehört. Indes wird bei der häufig aus technischen Gründen vom eigentlichen Verkehrszentrum entfernten Lage der Bahnhöfe die genaue Bestimmung der Grenzen dem Ermessen der Bahnverwaltung anheimgestellt bleiben müssen, es gleichen auch die der „seitwärts belegenen Ortschaften“ (vgl. Art. 430 des S.-G.-B., § 76 Abs. 2 Verk.-Ordn.)

§ 68.

323) Was sodann die Haftpflicht der Eisenbahn für die von ihr be-  
 stellten Kollfuhrunternehmer anlangt, so bestimmt Satz 2, daß dieselben als  
 Leute der Eisenbahn im Sinne des § 9 der Verk.-Ordn. gelten. Es darf  
 doch, wie bereits oben bemerkt, hieraus nicht gefolgert werden, daß der bahn-  
 mtlche Kollfuhrunternehmer zu den Bediensteten oder Leuten der Bahnverwal-  
 tung im Sinne des § 9 gehört. Derselbe ist vielmehr ein selbstständiger Fracht-  
 führer, der als solcher den ursprünglichen Transport bis zur Behausung des Em-  
 pfängers fortsetzt und in den von der Bahn (und ihren Vorbahnen) übernom-  
 menen Transport bezw. Frachtvertrag gemäß Art. 401 eintritt. Es wäre daher  
 irrekt gewesen, in Abs. 3 des § 68 nicht auf § 9 der Verk.-Ordn. (bezw. Art. 400  
 S.-G.-B.), sondern auf Art. 401 des S.-G.-B. Bezug zu nehmen. Daß der  
 Kollfuhrunternehmer die selbstständige Stellung eines nachfolgenden Fracht-  
 führers besitzt, ergibt sich einerseits aus der Fassung des Abs. 3 und den  
 erwähnten Ausdrücken, andererseits aber auch daraus, daß der Kollfuhr-  
 unternehmer gemäß Abs. 7 des § 68 den Frachtbrief auszulösen, sowie über  
 den Empfang des Gutes zu quittieren hat und nunmehr auf Grund dieses  
 ursprünglichen Frachtbriefes bezw. Frachtvertrages den Transport bis zur  
 Behausung des Empfängers beendet. Allerdings ist es in Hinsicht der Haf-  
 tung der Bahn für den Kollfuhrunternehmer gegenüber dem Empfänger  
 ohne Belang, ob auf Art. 400 (§ 9 Verk.-Ordn.) oder Art. 401 Bezug ge-  
 nommen wird, da nach beiden Artikeln die Bahn dem Empfänger für die  
 zur Ausführung des übernommenen Transportes benutzten Personen in  
 gleichem Umfange haftet. Dagegen ist der Unterschied wesentlich, wenn es  
 sich um die Frage handelt, ob der Kollfuhrunternehmer dem Empfänger  
 direkt aus dem qu. Transporte haftet. Denn wäre der Fuhrunternehmer  
 nur als ein Bediensteter der Bahn nach Art. 400 S.-G.-B. § 9 Verk.-Ord.  
 zu betrachten, so stände er mit dem Empfänger in keinem Vertragsverhält-  
 nisse und würde ihm aus dem Frachtvertrage an sich nicht haftbar sein.  
 Wird er dagegen — wie für zutreffend erachtet werden muß — als ein der  
 Bahn nachfolgender Frachtführer angesehen, welchem diese das Gut nebst  
 Frachtbrief zum Weitertransport übergibt, so tritt er gemäß Art. 401 Abs. 2  
 in den Frachtvertrag ein und wird dem Empfänger für alle Verbindlichkeiten  
 aus demselben unmittelbar verhaftet. Aus Art. 401 folgt also:

1. Einerseits haftet die Bahn für den von ihr gemäß § 68 Abs. 3 be-  
 sonders bestellten Kollfuhrunternehmer dem Empfänger gemäß Art. 400  
 bezw. Art. 401 Min. 1 S.-G.-B. (§ 9 Verk.-Ord.)
2. Andererseits haftet der so bestellte Kollfuhrunternehmer dem Em-  
 pfänger aber auch direkt und selbstständig, und zwar für den ganzen  
 Transport einschließlich desjenigen der vorangehenden Bahnen nach





vor der Ankunft des Gutes, anzeigen, und zwar schriftlich und auf Erfordern derselben unter glaubhafter Bescheinigung der Unterschrift. Für die Abholung durch andere Rollfuhrunternehmer schreiben die Allg. Abf.-Vorschr. § 49 Abs. 10, eine bestimmte Form der Anzeige vor und setzen fest, daß dieselben auch die Abise zuzustellen sind. Die Anzeige kann sich generell auf alle für den betr. Empfänger ankommenden Güter beziehen oder speziell auf den einzelnen Fall. Abs. 10 a. a. O. bestimmt: Die Benachrichtigungen für Empfänger, welche schriftlich ein für alle Mal oder für den einzelnen Fall einen Andern zur Empfangnahme der für sie ankommenden Güter bevollmächtigt haben, werden nicht dem Empfänger, sondern dem zur Abnahme Bevollmächtigten zugestellt. Die in diesem Falle von dem Empfänger auszustellende Erklärung hat zu lauten:

„Ich ic. zeige der Güterabfertigungsstelle (Stationsname) hiermit an, daß ich den N. N. zur Empfangnahme der für mich ankommenden Güter und der Benachrichtigungen sowie zur Cuittungsleistung bevollmächtigt habe.

(Ort, Datum, Name, Stand und Wohnung).“

Die Stempelpflicht dieser Vollmachten bestimmt sich nach Maßgabe der einzelnen Landesrechte; für das Gebiet des Preuß. Staates s. die bes. Zus.-Best. f. d. preuß. Staatsb. Ziff. III 3. Abs. 10 der Allg. Abf.-Vorschr.

Zeigt der Empfänger seine Disposition nicht rechtzeitig und in der vorgeschriebenen Form an, so braucht seine Anzeige nicht berücksichtigt zu werden und muß er die Kosten der bahnamtlichen Abfuhr tragen, während ihm bei Nichtberücksichtigung einer vorschriftsmäßigen Anzeige die Bahn für die etwa daraus entstehenden Mehrkosten und sonstigen Schäden verhaftet ist.

326) Satz 2 Abs. 5 bestimmt, daß die bahnamtliche Abfuhr auch obligatorisch gemacht werden kann, derartig, daß die im Satz 1 dem Empfänger unter gewissen Formen freigestellte Selbstabholung oder Abholung durch andere, als die von der Bahnverwaltung bestellten Fuhrunternehmer, beschränkt oder auch aufgehoben wird. (Thöl III § 68 S. 140 und Anm. 4, Schott S. 353, Endemann, R. d. Eisenb. S. 610.) „Beschränkt“ heißt, wenn die Selbstabholung ic. nur zeitlich an gewissen Tagen, Stunden, für einzelne Rüge oder räumlich von bestimmten Theilen des Bahnhofes, von einzelnen Magazinen ic. nachgelassen wird; — „aufgehoben“, wenn sie gänzlich untersagt ist. Dieß darf jedoch seitens der Bahnverwaltung nur angeordnet werden im allgemeinen Verkehrsinteresse. Die Aufsichtsbehörde entscheidet darüber, ebenso ob nur Beschränkung oder gänzliche Aufhebung stattfinden soll und für welche Dauer (s. über einzelne Fälle der Einführung obligatorischer Güterbestätigung: Fleck, Eisenb.-Betr.-Regl. S. 302c). Das Interesse muß ein allgemeines sein, z. B. drohende Stauung der Güter, Gefährlichkeit der Selbstabholung durch Rangirbewegungen ic., nicht aber privater Natur, z. B. Konkurrenzrücksichten, Begünstigung einzelner Fuhrunternehmer ic. (Ruddeschel S. 134).

327) Abs. 6 schließt die Selbstabholung für diejenigen Güter aus, welche nach zoll- oder steueramtlichen Vorschriften oder aus anderen Gründen nach

§ 68.  
Abs. 5.  
Satz 2.

§ 68.  
Abs. 6.



Ord. erschien es aber um so nothwendiger, dem Empfänger diese Befugniß zu gewähren, als eine spätere Nachwiegung ihn dem schwer zu widerlegenden Einwande der Bahn aussetzt, daß Gewichtsmanko sei erst nach der Auslieferung, entweder auf dem Transporte bis in die Behausung oder auf den Lagerräumen u. des Empfängers entstanden. Durch eine vor der Auslieferung bahnsseitig bewirkte Nachwägung wird diesem Einwande vorgebeugt und für den Empfänger ein sicherer Beweis über das Gewicht des Gutes bei beendetem Transporte geschaffen. (Epstein S. 86, Ruckdeschel S. 139.) Andererseits mußte dieses Recht des Empfängers auf Nachwägung doch durch den Satz 2 (Anm. 331) insofern eingeschränkt werden, als die Bahneinrichtungen für eine Nachwägung aller Güter nicht überall ausreichen. Der Empfänger darf das Recht, Nachwägung zu verlangen, nur „bei der Auslieferung der Güter“ (an ihn bezw. seinen Bevollmächtigten) verlangen; also weder vor beendetem Transporte, noch nach bereits erfolgter Auslieferung. Er kann ferner verlangen, daß die Nachwägung in seiner (bezw. seiner Bevollmächtigten) Gegenwart vor sich geht; ihm also auch der Zutritt zu den Wiegeräumen gestattet wird, und zwar „auf dem Bahnhofe“. Daraus ist jedoch nicht zu folgern, daß etwa bei bahnamtlicher Zuführung der Empfänger das Nachwägerrecht nicht ausüben dürfe, die Bahnverwaltung ist vielmehr alsdann verpflichtet, das Gut bei der Behausung des Empfängers wiegen oder event. zu diesem Behufe auf den Bahnhof zurückschaffen zu lassen (Ruckdeschel S. 139). Im Uebrigen ist bei Gewichtsprüfungen auf der Empfangsstation in gleicher Weise zu verfahren, wie bei Gewichtsprüfungen auf der Versandstation (s. Verf.-Ord. § 53 Abs. 3 Anm. 204 S. 257 ff. und Allg. Abf.-Vorschr. § 25 u. § 50 Abs. 10, 11)

331) Wie bereits in der vorangehenden Anm. 330 angedeutet, mußte das Recht des Empfängers auf Nachwägung insofern gewisse Einschränkungen erfahren, als auf die Bahneinrichtung, welche für eine Nachwägung aller Güter häufig nicht ausreicht, Rücksicht zu nehmen war. Es galt daher, das bezügliche Recht der Empfänger und die Pflicht der Bahnen in thunlichste Uebereinstimmung zu bringen. Deshalb bestimmt Satz 2, daß nur bei Stückgütern die Bahn dem Verlangen des Empfängers auf dem Bahnhofe stets entsprechen muß, dagegen bei Wagenladungsgütern nur insoweit, als die vorhandenen Wägevorrichtungen dazu ausreichen. Die Entscheidung darüber, liegt, Mangels besonderer Vorschrift, der Bahnverwaltung ob, zumal dies theils von technischen Fragen (Tragkraft der Waage) theils von dem jedesmaligen Güterandrang abhängt. Indes bleibt dem Empfänger der Weg der Beschwerde bei der Aufsichtsbehörde.

Für besonders verlangte Gewichtsermittlung, Feststellung der Stückzahl, des Eigengewichts der Eisenbahnwagen werden tarifarisch bestimmte Gebühren erhoben (Allg. Zus.-Best. III, IV z. § 68 Verf.-Ord. f. S. 376).

332) Damit jedoch der Mangel ausreichender Wägevorrichtungen (s. Satz 2 Anm. 331) den Empfänger von Wagenladungsgütern seines Nachwägerrechts nicht verlustig mache, verordnet Satz 3, daß es ihm für diesen Fall überlassen bleibt, die Verwiegung da, wo derartige Wägevorrichtungen am nächsten zur Verfügung stehen, in Gegenwart eines von der Eisenbahn



seitig zu vertretendes ist. Daß ihn dies in der Ausübung seines Wiegerechts beschränkt, ist nicht zu verkennen. Denn er kann bei der Auslieferung gewöhnlich noch nicht wissen, welche die Vertretung aufhebenden Einreden die Bahn ihm etwa entgegensetzen wird (z. B. höhere Gewalt, Verschulden des Absenders u.)

Die Kosten bestehen 1) in den gesamten, durch die Verwiegung entstandenen Aufwendungen, — insbesondere Beförderung von und zur Waage, Auf- und Abladen, Gebühren für die Benutzung der Wageeinrichtungen — welche in der Regel tarifmäßig festgesetzt sind (s. Allg. Zus.-Best. III, IV z. § 68 Berl.-Ord. S. 376) und 2) in der Entschädigung für den Bahnbevollmächtigten, falls ein solcher von der Bahn „etwa bestellt ist“ — was nur im Falle des Satzes 3 (Anm. 332) erforderlich ist. Hierher gehören Stellvertretungs-, Zehrungs-, Reise- u. Kosten.

<sup>334)</sup> Ist dagegen ein von der Bahn zu vertretendes Gewichtsmanko konstatiert und hat die Bahn auch nicht vorher — was die Forderung der Verwiegung als eine überflüssige erscheinen läßt — das Manko anerkannt, so hat nach Satz 5 sie „dem Empfänger die ihm durch die Nachwägung verursachten Kosten zu erstatten“. Es sind dies, wie der Ausdruck ergibt, gleichfalls nicht bloß die von ihm etwa verauslagten Wiegekosten, sondern auch alle anderen damit zusammenhängenden Auslagen und Speesen, insbesondere Kosten für den Transport zur Waage, für das Begleitpersonal, Auf- und Abladen u. (Vgl. Ruchdeschel S. 139.) Schadensansprüche aus der dadurch entstandenen Verschäumnis gehören aber nicht hierher.

§ 68.  
Abs. 8.  
Satz 5.

## § 69.

### Fristen für die Abnahme der nicht zugerollten Güter.<sup>335)</sup>

(1) Die tarifmäßig durch die Eisenbahn auszuladenden Güter sind binnen der im Tarif festzustellenden lagerzinsfreien Zeit, welche nicht weniger als 24 Stunden nach Absendung beziehungsweise Empfang (vergl. § 68 Absatz 1 in Verbindung mit § 63 Absatz 4) der Benachrichtigung betragen darf, während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden abzunehmen.<sup>336)</sup>

(2) Die Fristen, binnen welcher die von dem Empfänger abzuladenden Güter durch denselben auszuladen und abzuholen sind, werden durch die besonderen Vorschriften jeder Verwaltung festgelegt und sind, sofern sie für deren ganzes Gebiet gleichmäßig erlassen werden, durch den Tarif, anderenfalls auf jeder Station durch Aushang an den Abfertigungsstellen sowie durch Bekanntmachung in einem Lokalblatte zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.<sup>337)</sup> Erfolgt die Benachrichtigung über die Ankunft des Gutes durch die Post, so beginnen diese Fristen frühestens 3 Stunden nach der Aufgabe des Benachrichtigungsschreibens zur Post.



II. Das Lager- und Wagenstandgeld wird nach den Bestimmungen des Nebengebührentarifs (Abschnitt C) erhoben.

(6) Dagegen ist die Eisenbahn zum Ersatze der nachgewiesenen Kosten der zwar rechtzeitig aber vergeblich versuchten Abholung eines Gutes in dem Falle verpflichtet, wenn das Gut auf Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft nicht spätestens innerhalb 1 Stunde nach dem Eintreffen des Abholers zur Entladung oder Abgabe bereit gestellt ist.<sup>343)</sup>

(7) Wenn der geregelte Verkehr durch große Güteranhäufungen gefährdet wird, so ist die Eisenbahn zur Erhöhung der Lagergelder und der Wagenstandgelder und, wenn diese Maßregel nicht ausreichen sollte, auch zur Verkürzung der Ladefristen und zur Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit für die Dauer der Anhäufung der Güter, und zwar alles dieses unter Beachtung der für die Festsetzung von Zuschlagsfristen im § 63 Absatz 3 Ziffer 2 gegebenen Vorschriften berechtigt.<sup>344)</sup>

<sup>335)</sup> § 69 trifft in den Abs. 1—4 über die Fristen für die Abnahme der nicht zugerollten Güter Bestimmung, sodann in Abs. 5 und 6 über die Folgen, welche im Falle der nicht fristzeitigen Abnahme für den Empfänger und der nicht rechtzeitigen Bereitstellung des Gutes für die Eisenbahn eintreten, endlich im Abs. 7 über die Befugniß der Eisenbahn zur Erhöhung der Lager- und Wagenstandgelder, sowie Verkürzung der Ladefristen und Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit, wenn der geregelte Verkehr durch große Güteranhäufungen gefährdet wird.

<sup>336)</sup> Abs. 1. regelt die Abnahmefrist für diejenigen Güter, welche tarifmäßig von der Eisenbahn (nicht vom Empfänger) auszuladen sind. Sie müssen binnen der im Tarife festzustellenden lagerzinsfreien Zeit abgenommen werden. Maßgebend für die lagerzinsfreie Zeit ist also der Tarif. Die Frist muß im Tarife festgestellt sein. Nach Ablauf dieser Frist ist die Bahn befugt, Lagergeld zu erheben. (Vgl. § 69 Abs. 5 Verkl.-Ord.) Als Minimalfrist gelten „24 Stunden nach Absendung bezw. Empfang (§ 68) der Benachrichtigung“. Eine kürzere Frist darf selbst die Aufsichtsbehörde nur im Falle des § 69 Abs. 7 gewähren. Der Anfang dieser Frist ist mithin der Zeitpunkt der „Absendung bezw. des Empfanges der Benachrichtigung“, d. i. des Avises. Es ist im Hinblick auf § 68 Abs. 1 „Absendung bezw. Empfang“ gesagt, weil, wie oben S. 377 ff. des Näheren erörtert ist, der Zeitpunkt der erfolgten Avisierung verschieden angenommen wird, je nachdem dieselbe durch die Post oder auf andere Weise (Boten etc.) bewirkt wird (§ 69 Abs. 2 Satz 2). — Vgl. über Dauer und Beginn der Frist: Allg. Zus.-Best. 1 z. § 69 Verkl.-Ord. S. 358. Die Dauer der Frist soll nicht weniger als 24 Stunden betragen. Diese Frist *a momento ad momentum* gerechnet, d. h. stricke von der erfolgten Avisierung

§ 69.

§ 69

Abs. 1





lagerzins- u. freie Zeit bereits verstrichen, so kann für die Folgezeit und die Berechnung der darnach zu bemessenden Strafgeelder der Empfänger u. nicht beanspruchen, daß nunmehr eintretende Sonn- und Festtage nicht mitgerechnet werden. (Erl. d. R.-E.-B.-A. 14. Jan. 1875 Nr. 9596 u. des Preuß. Hand.-Min. v. 9. Febr. 1876 II 1690 V 733.) Die Worte „nicht mitgerechnet“ lassen erkennen, daß nur ein Ruhen des Fristenlaufes eintritt, d. h. der Lauf nicht vollständig und derartig unterbrochen wird, daß etwa die ganze Frist nach dem Sonn- und Festtage von Neuem zu laufen beginnt, sondern nur so, daß die Zeit vorher und nachher zusammengerechnet wird und nur die dazwischenfallenden Sonn- und Festtage hierbei unberücksichtigt bleiben. (A. M. Fleck a. a. O.) Ueber den Begriff der Sonn- und Festtage s. § 56 Abs. 3 Anm. 229 S. 282.

340) Die Bestimmungen der Sätze 2 u. 3 des Abs. 4, wonach der Lauf § 69. der Entladefristen für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen Abfertigung Abs. 4. ruht, sofern diese nicht durch den Absender oder Empfänger verzögert wird, Satz 2. u. 3. und letzterer die Dauer der Abfertigung nachzuweisen hat, fehlte dem alten Reglement und ist zu Gunsten des Empfängers neu hinzugefügt. Sie entspricht der Billigkeit und einer bei den meisten Bahnen bereits bestehenden Übung. Wie der ausdrückliche Hinweis auf Abs. 2 erkennen läßt, ruht aber nur der Lauf der Fristen für die Entladung der vom Empfänger abzuladenden u. Güter (§ 69, Abs. 2); die Annahmefristen den eisenbahnseitig auszuladenden Güter (§ 69 Abs. 1) werden hiervon nicht berührt. Auch cessirt die Vergünstigung, wenn Verzug des Absenders oder Empfängers vorliegt.

341) Abs. 5 u. 6 betreffen die Folgen verzögerter Abnahme bezw. Ab- § 69. holung des Gutes durch den Empfänger oder die Eisenbahn. Abs. 5.

Abs. 5 hat die Verzögerung durch den Empfänger zum Gegenstande. Satz 1. Die Eisenbahn hat das Recht, die Abnahme des Gutes zu verlangen und zwar vom Empfänger (Adressaten), wenn dieser in den Frachtvertrag eingetreten ist (§ 66 Anm. 310), oder im Falle der Weigerung vom Absender. Erfolgt die Abnahme nicht, so bewirkt der Abnahmepflichtige, daß die Güter länger als erforderlich in den Lagerräumen oder Wagen der Bahn lagern müssen und hat dafür dieser gemäß Abs. 5 Satz 1 eine Entschädigung in Gestalt eines Lager- oder Wagenstandgeldes zu entrichten. Dasselbe hat nicht den Charakter einer Konventionalstrafe für schuldbare Versäumnis, sondern denjenigen einer Entschädigung für die längere Benutzung des Lagerraumes bezw. Wagens (Miethé). Die Eisenbahn ist zur Erhebung berechtigt, aber nicht verpflichtet. Auch darf nicht gleichzeitig Lager- und Standgeld gefordert werden. Voraussetzung der Forderung ist gehörige Avisirung, Nichtabnahme innerhalb der vorgeschriebenen Frist, rechtzeitige und ordnungsmäßige Bereitstellung des Gutes seitens der Eisenbahn und Festsetzung des Lager- und Standgeldes in den Tarifen. (Allg. Zus.-Best. II z. § 69 S. 389.) Hierzu treten die Befugnisse der Eisenbahn aus § 70 Berl.-Ord. Denn die Bestimmung des Abs. 5 Satz 1 schließt die weitergehenden Befugnisse der Bahn im Falle nicht rechtzeitig bewirkter oder verweigerter Ab- oder Annahme gemäß § 70 Berl.-Ord. (Anm. 349 ff.) nicht aus; beide Vorschriften



zu bewirken, und die Verletzung dieser Verbindlichkeit. Die Ausladungsfristen werden gemäß Abs. 2 (s. Anm. 337 S. 390) von jeder Verwaltung durch besondere Vorschriften festgesetzt. Werden diese Fristen nicht eingehalten, so darf die Empfangsbahn die Ausladung auf Kosten und Gefahr des Empfängers vornehmen und hat von diesem Zeitpunkte an nicht mehr mit der strengen Haftpflicht des Art. 395 H.-G.-B. § 75 Verf.-Ord., sondern nur noch als Bewahrer (ex deposito) für das Gut zu haften *z.* Die Eisenbahn ist aber zu dieser Maßnahme nur „berechtigt“, nicht verpflichtet. Sie kann daher nach ihrer Wahl entweder ausladen und das Entladene bei sich lagern lassen und dafür ein Lagergeld erheben oder sich der weiteren Fürsorge in Gemäßheit des § 70 Abs. 2 Satz 2 entziehen. Es steht ihr aber auch das Recht zu, die Wagen über die vorgeschriebene Frist weiter zur Disposition des Empfängers bezw. Absenders zu lassen und dafür, sowie für die bereits vorangegangene Säumnis gemäß Abs. 5 Satz 1 Wagenstandgeld bis zur Ausladung durch denselben einzuziehen.

345) Abs. 6 regelt die Folgen der nicht rechtzeitigen Bereit- § 69.  
stellung des angekommenen und avisierten Gutes Seitens der Eisenbahn. Abs. 6.  
Wie einerseits der Empfänger im Falle des Abnahmeverzuges gemäß Abs. 5 der Eisenbahn durch Zahlung von Lager- oder Wagenstandgeld entschädigungspflichtig wird, so wird andererseits diese dem Empfänger durch Verzug in der Bereitstellung des Gutes ersatzpflichtig. Diese Ersatzpflicht der Eisenbahn folgt aus ihrer dem Inhalte des Frachtvertrages entspringenden Obliegenheit, die Güter — Stück- und Wagenladungsgüter — nach der Ankunft und Avisierung abnahmebereit zu stellen. Voraussetzungen dieser Ersatzpflicht sind: 1. daß ein Gut auf Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft, d. h. also ein bereits avisiertes Gut nicht spätestens innerhalb 1 Stunde nach dem Eintreffen des Abholers zur Entladung oder Abgabe bereit gestellt ist, 2. daß durch die zwar rechtzeitige, aber vergeblich versuchte Abholung des Gutes dem Empfänger nachweisbare Kosten erwachsen sind.

Ad 1 handelt es sich nur um ein bereits avisiertes Gut. Ist das Gut noch nicht avisiert, so ist also in der Regel die Bahn für vergebliche Abholung nicht ersatzpflichtig. Indes werden hiervon doch diejenigen Fälle eine Ausnahme machen, in welchen das Gut, sei es auf Grund reglementarischer Vorschrift, sei es in Folge besonderer Vereinbarung, überhaupt nicht avisiert wird (vgl. z. B. § 68 Abs. 1 Satz 3). Bei solchen Gütern wird die Bahn gleichfalls die Kosten vergeblicher Abholung zu ersetzen haben, wenn der Empfänger dieselben in der in den besonderen Vorschriften vorgesehenen (§ 69 Abs. 1 u. 2) bezw. üblichen Zeit abholt und nicht innerhalb 1 Stunde nach seinem Eintreffen bereit gestellt findet. Aus den Worten „zur Entladung oder Abgabe bereit gestellt“ ergibt sich, daß die Vorschrift sowohl auf Stückgüter, welche in den Lagerräumen lagern, wie auch auf Wagenladungsgüter, welche sich noch auf den Wagen befinden, Bezug hat. Erstere sind nur dann bereit gestellt, wenn ihre Uebergabe an den Abholenden ohne Weiteres vom Expeditionsraum *z.* erfolgen kann, letztere, wenn die zu entladenden Wagen ihrem Standorte nach so genau bezeichnet bezw. dort so aufgestellt (auf den Entladegleisen *z.*) sind, daß der Entladung bezw. Umladung in die



große Güteranhäufungen eine schnellere Evakuierung der Lagerräume und Cirkulation der Wagen durch diese Maßnahmen herbeiführen zu können.

Voraussetzung dieser Ausnahmebefugnisse ist, daß „der geregelte Verkehr durch große Güteranhäufungen gefährdet wird.“ Darüber, ob dies der Fall, hat nach Maßgabe der Schlußworte dieses Absatzes die Aufsichtsbehörde zu entscheiden. Es braucht übrigens nicht nothwendig die Güteranhäufung gerade auf allen Stationen stattzufinden, für welche die Ausnahmemaßregeln eintreten. Eine Gefährdung des geregelten Verkehrs kann auch dann vorliegen, wenn auf Nachbarstationen derartige Anhäufungen vorhanden sind, und es rechtfertigen, daß die Ausnahmemaßregeln vorbeugend auch für solche Stationen eingeführt werden, die thatsächlich von der Anhäufung noch nicht ergriffen sind.

Die Maßregeln, welche unter vorstehender Voraussetzung „für die Dauer der Anhäufung“ eintreten dürfen, sind: 1. Erhöhung der Lagergelder und der Wagenstandgelder, 2. Verkürzung der Ladefristen und Beschränkung der lagerzinssfreien Zeit, und zwar derart, daß erstere prinzipaliter, letztere subsidiär, d. h. zusatzweise dann hinzutritt, „wenn jene nicht ausreichen sollte“. Vorausgesetzt ist hiernach in der Regel, daß zuerst die Erhöhung der Gebühren eingeführt, deren Erfolg abgewartet und erst später, wenn er sich als nicht ausreichend ergibt, zur Verkürzung der Ladefristen zc. geschritten werden soll. Indes läßt der Wortlaut es auch frei, daß beide Maßregeln gleichzeitig eingeführt werden dürfen, wenn sich von vornherein übersehen läßt, daß die erstere allein nicht genügen wird. Nur darf die Verkürzung der Ladefristen zc. der Erhöhung der Lager- und Standgelder nicht vorangehen. Unter „Lagergeldern“ und „Wagenstandgeldern“ sind alle in den vorstehenden Vorschriften erwähnten derartigen Gebühren gemeint. Selbstverständlich steht es der Bahn auch frei, nur für Lagergelder oder nur für Wagenstandgelder oder auch nur für einzelne Kategorien derselben die Erhöhung eintreten zu lassen, je nachdem es das Verkehrsbedürfnis erheischt. Subsidiär ist sodann die Bahn auch zur Verkürzung der Ladefristen und zur Beschränkung der lagerzinssfreien Zeit berechtigt. Der im alten Regl. § 60 Ziff. 6 Abs. 2 irrig enthaltene Ausdruck „Lagerfristen“ ist zutreffend durch „Ladefristen“ ersetzt worden.

Zu diesen Ausnahmemaßregeln ist die Bahn „für die Dauer der Anhäufung der Güter“, d. h. bis zum Wegfalle der maßgebenden Ursache berechtigt. Auch hierüber entscheidet, wie der Folgesatz: „und zwar alles dieses unter Beachtung der für die Festsetzung von Zuschlagssfristen im § 63 Abs. 3 Ziff. 2 gegebenen Vorschriften“, ergiebt, die Aufsichtsbehörde. Es wird hierbei betreffs der Form und Wirkung der Genehmigung, sowie deren Versagung auf die ausführlichen Erläuterungen zu § 63 Abs. 3 Anm. 288 S. 336—338 Bezug genommen.

Abs. 7 gestattet den Bahnen nicht, die tarifarischen und anderen Bedingungen, unter welchen Güter zum Transport aufgegeben worden sind, zum Nachtheile der Empfänger zc. abzuändern. Die qu. Maßregeln haben somit nicht rückwirkende Kraft und können nur auf diejenigen Güter Anwendung



vorstehenden Verlaufe ist der Absender womöglich zu benachrichtigen, auch ist ihm der Erlös nach Abzug der Kosten zur Verfügung zu stellen.

345) Nicht jeder Frachtvertrag wird in normaler Weise durch die bestimmungsmäßige Ablieferung des Gutes an den Empfänger zur Erfüllung gebracht. Nicht selten erreicht der Frachtvertrag diesen normalen Abschluß nicht, es treten vielmehr Hindernisse ein, welche der Ablieferung am Bestimmungsorte zeitweilig oder dauernd entgegenstehen. § 70.

Daß H.-G.-B. enthält zwar keine obligatorische Regelung des Verfahrens bei Ablieferungshindernissen, gewährt aber den Betheiligten und den Gerichten im Art. 407 bei Ablieferungshindernissen einige besondere Befugnisse, durch welche abweichend von den allgemeinen Prozeßregeln und außerhalb des ordentlichen Prozeß- und Beweisverfahrens schon vor Beginn des Rechtsstreites die Feststellung des Zustandes, die Niederlegung und der Verlauf des Gutes mit Hilfe des Gerichts ermöglicht wird. (Goldschmidt, Handb. I 2. 1. Aufl. S. 562, 507, 1027, Hahn II S. 482, Thöl S. 59, 146, Schott S. 337, 354, Buchelt II S. 387, Wehrmann S. 186, Rudbeschel S. 151, 191, Endemann R., d. G. S. 628, Staub S. 978.)

Voraussetzung dieser Befugnisse ist, daß der bezeichnete Empfänger des Gutes, d. h. der durch den Frachtbrief oder nachträgliche Verfügung bestimmte Adressat nicht auszumitteln ist oder die Annahme verweigert oder Streit über die Annahme oder den Zustand des Gutes entsteht (Art. 407 Abs. 1). Auf welchem Umstande die „Nichtausmittlung“ beruht, ob auf unrichtiger Adresse, inzwischen erfolgter Entfernung, Ableben, Verziehen u. des Adressaten, oder weil die zur Bezeichnung des Empfängers in Aussicht gestellte Ordre der Eisenbahn nicht angekommen ist, oder weil bei Bahnhof lagernd gestellten Sendungen der Empfänger sich nicht innerhalb der reglementarischen Frist gemeldet hat (vgl. Schott S. 355), kommt nicht in Betracht, ebensowenig, welchen der Betheiligten die Schuld der Nichtausmittlung trifft. (Endemann, H.-R. S. 732 Anm. 16 und R. d. Eisenb. S. 628: „Einerlei aus welchem Grunde, ob gerechtfertigt oder nicht.“) Daß der Adressat sich in Untersuchungshaft befindet, ist nicht ohne Weiteres identisch mit Nichtermittlung. (Verfüg. d. R.-G.-B.-A. vom 29. März 1878.) Unter „Annahmeverweigerung“ ist jede ausdrücklich oder stillschweigend — durch konfluente Handlungen bezw. Unterlassungen — erfolgende Ablehnung und Zurückweisung der An- oder Abnahme des Gutes zu verstehen, gleichviel aus welchen Gründen dies geschieht und ob die Gründe gerechtfertigt sind. Auch der Annahmeverzug ist hierher zu rechnen. Und unter Annahmeverzug gehört auch der Fall, wenn Bahnhof lagernd gestellte Güter über die reglementarische Frist hinaus ohne Meldung des Empfängers lagern (s. des Näheren unter Anm. 341 S. 391 ff., Entsch. d. R.-D.-H.-G. Bd. 8 S. 320, Schott S. 355, Endemann, R. d. Eisenb. S. 628, 629). „Streit über die Annahme“ kann theils darauf beruhen, daß das Gut nicht bestellt worden ist, nicht zur rechten Zeit, nicht am rechten Orte offerirt wird, Dritte Anspruch auf dasselbe erheben, der Empfänger nicht legitimirt erscheint u. (R.-D.-H.-G. Bd. 25





und der übrigen Forderungen des Frachtführers hingestellt ist, so wird für die Frage, wie viel von dem Gute zu verkaufen, vornehmlich die Höhe dieser Forderungen maßgebend sein (Schott S. 358). Nur der öffentliche Verkauf darf verordnet werden. Darunter ist der Verkauf im Wege der Versteigerung durch die dafür bestimmten Behörden oder Beamten und nach den für diese geltenden örtlichen Grundsätzen zu verstehen (Goldschmidt II, 1 S. 941, Buchelt II S. 509, Endemann, R. d. G. S. 633). Das Gericht bewirkt die Veräußerung lediglich im Namen des Antragstellers zu Gunsten des Frachtführers. Daher handelt derjenige, welcher den Verkauf beantragt, überall auf eigene Gefahr und Verantwortlichkeit (v. Hahn II S. 661, Schott S. 359). Auch über das Ansuchen der Betheiligten um Verfügung des Gerichts wegen Niederlegung und wegen Verkauf des Gutes wird die Gegenpartei, wenn sie am Orte anwesend ist, gehört.

Wie bereits an früherer Stelle (Einleitung S. 6 ff.) erörtert, gehört Art. 407 H.-G.-B. nicht zu denjenigen Bestimmungen, deren Abänderung durch Vertrag oder Reglement Art. 423 l. c. den Eisenbahnen verbietet. Die Verkl.-Ord. hat von dieser den Eisenbahnen gewährten Vertragsfreiheit Gebrauch gemacht und die den Betheiligten durch Art. 407 gewährte Befugniß, bei bestimmten Ablieferungshindernissen für die Niederlegung und den Verkauf des Gutes die Hülfe des Gerichts anzurufen, durch § 70 dahin beschränkt, daß den Eisenbahnen das Recht ausbedungen ist, auch ohne Mitwirkung des Gerichts die Niederlegung und Veräußerung des Gutes zu bewirken, mithin Anträgen der Gegenpartei, welche auf ein Eingreifen des Gerichts gerichtet sind, zu widersprechen. Zugleich ist damit eine Reihe von Vorschriften verbunden, welche des Weiteren über die Rechte und Pflichten der Betheiligten bei Ablieferungshindernissen Bestimmung treffen und somit eine eingehende Regelung des hierbei zu beobachtenden Verfahrens enthalten.

In Betreff des Zustandes des Gutes sind zwar die Eisenbahnen für alle Fälle des Verlustes, der Minderung und Beschädigung — also nicht nur für den Fall des Streites über den Zustand bei der Ablieferung — zur unverzüglichen außergerichtlichen Feststellung durch § 71 Verkl.-Ord. verpflichtet, wie im Folgenden (§ 71 Anm. 352 ff.) des Näheren erörtert ist. Neben dieser Verpflichtung ist aber die aus Art. 407 H.-G.-B. folgende Befugniß aller Betheiligten, die Feststellung des Zustandes mit Hülfe des Gerichts zu bewirken, nicht beschränkt, vielmehr durch § 72 Verkl.-Ord. allen Betheiligten das Recht gewahrt, unbeschadet des in den §§ 70 und 71 vorgesehenen Verfahrens auch die gerichtliche Feststellung in Gemäßheit der vorerörterten Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs (Art. 407) zu beantragen. (Anm. 356, 357).

346) Nach § 70 regelt sich das Verfahren bei Ablieferungshindernissen § 70. in folgender Weise. Zunächst bestimmt Abs. 1 Satz 1, daß bei Ablieferungs- Abs. 1. hindernissen die Eisenbahn den Absender von der Ursache des Hindernisses Satz 1. in Kenntniß setzen muß. Dieß gilt nach Satz 3 dieses Absatzes (Anm. 348) insbesondere von Gütern, deren An- oder Abnahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, oder deren Abgabe sonst nicht möglich ist“ (f. S. 397, 402). Die Kosten der Benachrichtigung hat der Absender zu ersetzen. Allg. Zuf. =



den Absender direkt auffordern, über das Gut durch Vermittelung der Versandstelle zu verfügen. Der letzteren ist hiervon Nachricht zu geben.

3. Erfolgt auch auf diese zweite Aufforderung innerhalb 8 Tagen keine Verfügung des Absenders, so ist weitere Weisung von der vorgesetzten Verwaltungsstelle zu erbitten, soweit die Empfangs-Abfertigungsstelle nicht eine allgemeine Ermächtigung wegen des weiteren Verfahrens besitzt.

6. Meldet sich der Empfänger, nachdem er die Annahme der Sendung verweigert hat und der Absender zur Ertheilung weiterer Anweisung aufgefordert ist, vor Eingang der Anweisung des Absenders zur nachträglichen Abnahme des Gutes, so darf die Auslieferung nur dann geschehen, wenn der Empfänger das Einverständnis des Absenders nachzuweisen vermag. Anderenfalls ist die Entscheidung der vorgesetzten Verwaltungsstelle einzuholen.

8. Die Empfangs-Abfertigungsstelle hat alle vorbezeichneten Benachrichtigungen an die Versandstelle direkt, also mit Umgehung etwaiger Umkartirungs-Stationen, unter deutlicher Bezeichnung des Absenders, des Empfängers und des Gutes zu erlassen. Schriftliche Benachrichtigungen müssen außer der Bezeichnung des Absenders und Empfängers das Datum des Einlieferungstempels, die Angabe der Zeichen, des Gewichts und der Gattung des Gutes, sowie auch die auf dem Gute haftenden Frachten, Nachnahmen und sonstigen Spesen umfassen. Wenn der Absender nicht am Orte der Versandstelle wohnt, und die Adresse desselben aus dem Frachtbriefe mit Sicherheit zu entnehmen ist, so sind telegraphische Benachrichtigungen an ihn unmittelbar und nicht an die Versandstelle zu richten. Der letzteren ist jedoch gleichzeitig eine schriftliche Anzeige zu machen.

9. Wenn eine nicht bezogene Sendung mit Nachnahme belastet ist, so hat die Empfangsstelle hierauf in ihrer Meldung an die Versandstelle besonders hinzuweisen, damit die Auszahlung der Nachnahme unterbleibt. Der Nachnahmebegleitschein ist in diesem Falle zurückzubehalten.

10. Die Versand-Abfertigungsstelle muß von den an sie ergehenden Meldungen über nichtbezogene Sendungen in schleunigster Weise gegen Empfangsbestätigung oder mittelst eingeschriebenen Briefes dem Absender Kenntniß geben, um die anderweite Anweisung desselben möglichst schnell zu erwirken. Erfolgt letztere nicht binnen 3 Tagen bei gewöhnlichen Gütern bzw. binnen 24 Stunden bei leicht verderblichen Gütern, so muß der Absender durch die Versandstelle erinnert werden. Die erteilten anderweiten Anweisungen sind demnächst der Empfangsstelle umgehend mittelst Post und zwar eingeschrieben zu übersenden, auch ist nach Ablauf der vorbezeichneten Fristen derselben, falls eine Anweisung nicht zu erlangen ist, entsprechende Mittheilung zu machen.

11. Die durch die Benachrichtigung der Versandstation und des Absenders nach Maßgabe der Bestimmungen in Absatz 1, 4, 7 und 8 entstandenen Kosten (Porto und Depeschengebühren, sowie die Gebühren etwa zugezogener Sachverständigen) sind auf den Frachtbriefen in Rechnung zu stellen und mit den sonstigen auf der Sendung haftenden Beträgen einzuziehen.

12. Portokosten u., welche auf der Versandstelle entstehen (vgl. Abs. 10), sind vom Absender einzufordern. Ist die Einziehung nicht angängig, so

werden diese Beträge der Empfangsstelle behufs Zusage auf dem Frachtbriefe überwiesen.

§ 70. 347) Satz 2 bestimmt, daß die Eisenbahn in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständnis des Absenders das Gut zurücksenden darf (Allg. Absf.-Vorschr. § 53 Absf. 3). Dieses Verbot ist eigentlich an sich selbstverständlich, da der Frachtvertrag begrifflich nur den Hintransport bis zur Bestimmungsstation, nicht auch den Rücktransport umfaßt. In dem ausdrücklichen Einverständnis des Absenders liegt der Abschluß eines neuen Frachtvertrages, des Rückbeförderungsvertrages — unter den Bedingungen des Hintransportvertrages, nur mit entgegengesetzter Route. Das Verbot der Rücksendung ist obligatorisch.

§ 70. 348) Nach Satz 3 gelten die Bestimmungen der Sätze 1 und 2 insbesondere von Gütern, deren An- oder Abnahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, oder deren Abgabe sonst nicht möglich ist. Wie das Wort „insbesondere“ erkennen läßt, sind die vorangeführten Ablieferungshindernisse nur beispielsweise angeführt, an sich erstrecken sich die Vorschriften der Sätze 1 und 2 ausnahmslos auf alle Ablieferungshindernisse. (Vgl. über die einzelnen hier besonders aufgeführten Ablieferungshindernisse: Anm. 345 S. 397, 398.)

§ 70. 349) Absf. 2 weist der Eisenbahn bei Ablieferungshindernissen einerseits Absf. 2. die Pflicht zu, die betr. Güter selbst auf Lager zu nehmen, andererseits aber Satz 1. auch das Recht, nach ihrem Ermessen solche Güter, statt sie in eigene Lagerung zu nehmen, einem öffentlichen Lagerhause oder einem Spediteur (s. Anm. 350 zu übergeben. (Allg. Absf.-Vorschr. § 53 Absf. 14.)

Was die Pflicht der Eisenbahn anlangt, derartige Güter selbst auf Lager zu nehmen, so erfolgt gemäß Satz 1 die Lagerung auf Gefahr und Kosten des Absenders, doch mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns. Die Eisenbahn ist mit Beginn der Lagerung zwar von der strengen Haftpflicht des Frachtführers (H.-G.-B. Art. 395, Berl.-Ord. § 75) entbunden (Endemann, H.-R., S. 729. R.-D.-H.-G. Entsch. Bd. 2 S. 416, Bd. 11 S. 290. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 270.) und die Gefahren, welche trotz gehöriger, dem Gesetze entsprechender Verwahrung entstehen, treffen ebenso wie die Kosten der Lagerung, Verwahrung, Bewachung u. den Absender. Aber die Haftung als Verwahrerin hat die Eisenbahn bis zum Ende der Lagerung zu tragen, d. h. bis das Gut durch An- oder Abnahme seitens des Empfängers bzw. Absenders oder durch Verkauf (Berl.-Ord. § 70 Absf. 3) oder durch Niederlegung bei einem öffentlichen Lagerhause u. (Absf. 2 Satz 2) aus ihrem Gewahrsam geht.

§ 70. 350) Neben der Pflicht zur Lagerung in eigenen Räumen ist der Eisenbahn durch Satz 2 fakultativ das Recht gewährt, ohne Hülfe des Gerichts Satz 2. die Lagerung bei einem anderen zu bewirken. (Thöl III S. 147. Endemann, R. d. E., S. 634. Allg. Absf.-Vorschr. § 53 Absf. 14), aber auch in diesem Falle mit der Verbindlichkeit, für geeignete und sichere Unterbringung in anderen Räumen Sorge zu tragen. Die Niederlegung darf daher nur in einem öffentlichen Lagerhause oder bei einem Spediteur erfolgen. Die Eisenbahn hat bei der Auswahl die Sorgfalt eines ordentlichen Kauf-

manns zu prästiren (Art. 282 H.-G.-B.) Einer gerichtlichen Verfügung zu dieser Maßnahme bedarf es nicht. (Schott S. 360.) Die Eisenbahn darf die Uebergabe unter Nachnahme der auf dem Gute haftenden Kosten und Auslagen bewirken und zwar für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht. Indem der Spediteur zc. diese Kosten zc. zahlt, thut er dies für den Absender und hat sich daher wegen Rückerstattung dieser Beträge und der ihm zustehenden Provision (Art. 381) nur an diesen bezw. auf Grund seines Pfandrechts an das Gut (Art. 382) zu halten. An die Eisenbahn hat er keinen weiteren Anspruch. Deckt also das Gut seine Forderung nicht und kann er auch anderweit vom Absender Befriedigung nicht erlangen, so hat er den Ausfall zu tragen. (Rudbeschel S. 155 ff. Wehrmann S. 193.) Darauf ist der Spediteur zc. ausdrücklich aufmerksam zu machen: Allg. Abf.-Vorscr. § 53 Abs. 15. Den Absender hat die Eisenbahn und die Empfangsstation von dieser Maßnahme sofort zu benachrichtigen.

351) Abs. 3 erklärt die Eisenbahn endlich auch für berechtigt, den Verkauf von Gütern, bei welchen Ablieferungshindernisse eingetreten sind, ohne Mitwirkung des Gerichts herbeizuführen. Die Eisenbahn ist berechtigt, aber nicht verpflichtet (Thöl III S. 147. Schott S. 360, 361) — außer wenn sie durch Verzögerung des Verkaufs (bei leicht verderblichen Waaren) die Pflicht eines Verwahrers bezw. die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns verletzen würde. (R.-D.-H.-G. Bd. 11 S. 290, 295, 296.) Dieses Recht steht der Eisenbahn nicht nur insoweit zu, als es zur Bezahlung der Fracht- zc. Forderungen unbedingt nothwendig ist (wie nach Art. 407 Abs. 4 H.-G.-B. s. oben S. 398 u. R.-D.-H.-G. Bd. 8 S. 318, 322), sondern schlechthin unter folgenden Voraussetzungen:

In Betreff der Zeit der Ausübung wird unterschieden: 1. Alle Güter, deren Ablieferung verhindert ist, gleichviel welcher Art das Hinderniß ist, dürfen, wenn sie dem schnellen Verderben ausgesetzt oder wenn sie nach den örtlichen Verhältnissen weder eingelagert, noch einem Spediteur übergeben werden können, sofort verkauft werden. (Abs. 3 lit. a.) Sobald eine dieser Voraussetzungen vorliegt, ist die Eisenbahn befugt, unverzüglich Anstalten zur Veräußerung zu treffen und diese zu bewirken, ohne den Beginn des Verderbs der Güter zc. abzuwarten. Es genügt die Neigung zum Verderb (das Ausgesetztsein) oder die Unmöglichkeit der Lagerung bezw. Uebergabe an einen Spediteur. 2. Güter, bei welchen das Ablieferungshinderniß in der Richtabnahme durch den Empfänger oder in der Nichtzurücknahme durch den Absender besteht, dürfen, falls nicht eine der unter 1 bezeichneten Voraussetzungen (des schnellen Verderbs zc.) vorliegt, nicht sofort, sondern frühestens 4 Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit verkauft werden. Doch ist auch bei diesen ein früherer Verkauf gestattet, wenn der Werth solcher Güter durch längere Lagerung oder durch die daraus entstehenden Kosten unverhältnißmäßig vermindert würde. (Abs. 3 lit. b.) Mit Rücksicht auf die allgemein gehaltene Fassung „auch schon früher“ kann also der Verkauf nach Maßgabe der Gefahr oder Werthverminderung entweder sofort (wie bei den Gütern Abs. 3a) oder innerhalb der lagerzinsfreien Zeit oder innerhalb 4 Wochen nach Ablauf dieser Zeit stattfinden. Ob eine Werthverminderung zu



Die Eisenbahn hat den Erlös nach Abzug der Kosten, d. h. ihrer Frachterhöhung, Auslagen, Speisen, einschließlich der für den Verkauf aufgewendeten (Insertions-, Versteigerungs- :c.) Kosten dem Absender zur Verfügung zu stellen. (Dagegen ist die Nachnahme des Absenders gemäß § 53 Abs. 13 lg. Abs.-Vorschr. auf die Versand-Abfertigungsstelle zurückzuschicken.) Deckt der Erlös die Forderungen der Eisenbahn nicht, so hat der Absender bezüglich des ungedeckten Theiles dieselbe zu befriedigen, denn er wird durch den einseitigen Verkauf von seiner Zahlungsfrist nicht frei. (R.-C.-P.-G. Bd. 15 S. 35.) Die Eisenbahn darf aber von dem Erlöse nur die durch den vorliegenden Frachtvertrag begründeten Forderungen :c., bezüglich deren sie gemäß Art. 409 S.-G.-B. ein gesetzliches Pfandrecht hat, abziehen, nicht aber Forderungen :c., die mit diesem Frachtvertrage nicht im Zusammenhange stehen. Ist der Absender nicht zu ermitteln, verweigert derselbe die Annahme oder ergeben sich andere Zahlungshindernisse, so muß die Eisenbahn mit dem Auftraggeber nach Maßgabe der betreffenden landesrechtlichen Bestimmungen über Zahlungshindernisse (Hinterlegung :c.) verfahren, um sich von der Zahlungspflicht zu befreien. (R.-C.-P.-G. Bd. 15 S. 35. Schott S. 361 Anm. 55.) Bei der Annahme, es sei mit dem Erlöse gemäß § 38 Verk.-Ord. über zurückgelassene Gegenstände zu verfahren (Rudelschel S. 159. Epstein S. 97.), kann nicht beigezogen werden.

## § 71.

### Feststellung von Verlust und Beschädigung des Gutes seitens der Eisenbahn.<sup>352)</sup>

(1) In allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen sofort eine eingehende Untersuchung vorzunehmen, das Ergebnis schriftlich festzustellen und dasselbe den Betheiligten auf ihr Verlangen mitzutheilen.<sup>353)</sup>

(2) Wird insbesondere eine Minderung oder Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermuthet oder seitens des Verfügungsberechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand des Gutes, den Betrag des Schadens und, soweit dies möglich, die Ursache und den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung ohne Verzug protokollarisch festzustellen.<sup>354)</sup> Eine protokollarische Feststellung hat auch im Falle des Verlustes stattzufinden.

(3) Zur Feststellung in Minderungs- und Beschädigungsfällen sind unbetheiligte Zeugen oder, soweit dies die Umstände des Falles erfordern, Sachverständige, auch wo möglich der Verfügungsberechtigte hinzuziehen.<sup>355)</sup>



Die durch die Hinzuziehung von Sachverständigen zur Feststellung in Minderungs- und Beschädigungsfällen entstehenden Kosten werden von der Eisenbahn in dem Falle nicht getragen, wenn die Minderung oder Beschädigung des Gutes von dem Verfügungsberechtigten behauptet wurde, die angestellte Untersuchung die Richtigkeit dieser Behauptung aber nicht bestätigt hat, oder wenn nur eine von der Eisenbahn bereits anerkannte Minderung oder Beschädigung festgestellt wird.

§ 71. <sup>352)</sup> Unabhängig neben dem allen Betheiligten — also auch der Eisenbahn — bei Ablieferungshindernissen der im Art. 407 Abs. 1 bezeichneten Art zustehenden Rechte, eine Feststellung des Zustandes des Gutes unter Mitwirkung des Gerichts herbeizuführen (s. Anm. 345 S. 397 ff.), steht die der Eisenbahn durch § 71 Verf.-Ord. auferlegte Pflicht, in allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen, gleichviel ob sie Ursache eines Ablieferungshindernisses sind, ob sie nach erfolgter Annahme zur Beförderung auf der Versandtstation oder unterwegs während des Transports oder nach Ankunft auf der Empfangsstation eintreten, außergerichtlich sofort eine eingehende Untersuchung und Feststellung vorzunehmen. Auf die Fälle der Verspätung bezieht sich diese Pflicht nicht. (Vgl. auch Allg. Abs.-Vorschr. § 51 Abs. 2, § 52 Abs. 18—20 und die Dienstanweisung, betreffend das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren a. a. O. § 43 Abs. 3, § 51 Abs. 1. Verfahren bei Diebstahl § 43 Abs. 4, — bei der Uebernahme seitens der Güterabfertigungsstelle nach Ankunft des Zuges § 47 Abs. 2 u. 4, — bei der Ausladung und Entladung § 50 Abs. 3, 8—11.)

§ 71. <sup>353)</sup> Abs. 1 legt die Pflicht zur außergerichtlichen Feststellung den Eisenbahnverwaltungen in allen Fällen des Verlustes (Vernichtung, Abhandenkommen, Entwendung, Konfiskation etc.), der Minderung (theilweiser Verlust am Gewicht, Maas, Stückzahl etc.) und der Beschädigung (Verschlechterung, Verderb, Zerbrechen, Durchnässen, Faulen, Schwinden, Rosten etc.), und zwar von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung, auf und gleichviel, ob ein Schadensanspruch zu gewärtigen ist und ob er gerichtlich oder außergerichtlich geltend gemacht werden wird. In Betreff der Begriffe „Verlust, Minderung und Beschädigung“ wird auf die Erläuter. z. § 75 (Anm. 370) verwiesen.

Abs. 1 beschränkt sich nicht auf die Anordnung der bloßen Feststellung, es soll vielmehr eine sorgfältige Untersuchung vorangehen, und eine Benachrichtigung der Betheiligten, auf deren Verlangen, folgen. Die Eisenbahnverwaltungen, d. h. alle an dem betreffenden Transporte betheiligten, haben hiernach drei eng mit einander zusammenhängende Obliegenheiten zu erfüllen:

Erstens ist eine eingehende Untersuchung vorzunehmen d. h. es sind alle Schritte zu thun, welche zu einer vollen Erforschung des Thatbestandes erforderlich sind. Die bloße Aufnahme des Thatbestandes genügt



nicht. Es bedarf einer vollständigen, erschöpfenden Aufklärung aller Umstände des Falls. Dieselbe wird sich, soweit dies irgend möglich, nicht nur auf die Ursache und den Zeitpunkt des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung, sondern auch auf den Umfang und Betrag des Schadens, den Zustand des Gutes, die Art der Beschädigung u. zu erstrecken haben und die Beschaffung aller zur Aufklärung erforderlichen Verfügungen, Angaben, Berichte, Aussagen u. der betheiligten Dienststellen und Beamten, Ermittlungen des Gewichts, Maasses, der dafür wesentlichen Papiere, Gutachten, Preisnotizen, Akten, Thatbestandprotokolle u. umfassen. Irgend eine Form ist für die Untersuchung nicht vorgeschrieben, die Ermittlungen können mithin in beliebiger Weise, schriftlich, mündlich, telegraphisch, telephonisch u. erfolgen. Es ist nicht vorgeschrieben, daß Zeugen, Sachverständige oder die Betheiligten zuzuziehen sind. Mangels näherer Bestimmung des Begriffes „eingehende Untersuchung“ ist freilich die Art und Ausdehnung der Feststellung eine relative. In der Regel bestehen aber über das zu beobachtende Verfahren bei jeder Bahnverwaltung besondere Vorschriften (Instruktionen, Reglemente).

Zweitens ist das Ergebnis der eingehenden Untersuchung schriftlich festzustellen. Während für die Untersuchung selbst eine Form nicht vorgeschrieben ist, mithin die erforderlichen Erhebungen in jeder beliebigen Form erfolgen können, ist für die Feststellung des Ergebnisses der Untersuchung eine bestimmte Form angeordnet, das Ergebnis soll schriftlich festgestellt, d. h. es muß zu Papier, zu den Akten gebracht werden, den Bahnverwaltungen liegt die Verpflichtung altemässiger Feststellung ob. Daraus ergibt sich, daß es nicht zulässig ist, die Feststellung bloß auf den Frachtbriefen, Duplikaten, Frachtkarten u. zu notiren. Eine weitere Formvorschrift existirt aber nicht, es genügt die einfache schriftliche Form, die Feststellung in Schriftform; nur die Schriftlichkeit überhaupt ist vorgeschrieben, eine besondere Art der Schriftlichkeit oder das Hinzutreten noch anderer Förmlichkeiten, z. B. die beglaubigte, notarielle, protokolларische, gerichtliche Form u., ist nicht angeordnet. Die Eisenbahn kann eine derartige besondere Form wählen, aber sie braucht es nicht. Auch ist wohl zu beachten, daß nicht bestimmt ist, es seien die gesammten Erhebungen, Ermittlungen, Recherchen, der ganze Gang der Verhandlungen u. schriftlich vorzunehmen, — denn die Untersuchung selbst ist an keine Form gebunden und kann beliebig auch mündlich, telegraphisch, telephonisch u. erfolgen. Vielmehr bedarf nur das „Ergebnis“ der Untersuchung der schriftlichen Feststellung d. h. nur, was sich aus der geführten Untersuchung als Schlussergebnis ergibt. Freilich wird sich die Niederschrift nicht auf die nackte Angabe des Endresultats beschränken dürfen, sondern alle diejenigen Punkte enthalten müssen, welche für das gewonnene Resultat wesentlich sind, mithin die Grundlage und den integrierenden Inhalt desselben bilden.

Drittens ist das schriftlich festgestellte Ergebnis den Betheiligten auf ihr Verlangen mitzutheilen. Während die beiden ersten Verpflichtungen von Amtswegen zu erfüllen sind, ohne daß ein Antrag abgewartet werden darf, und zwar unverzüglich, sobald ein solcher Fall zur Kenntniß bezw. Wahrnehmung einer der befördernden Verwaltungen gelangt, hat die



die Möglichkeit, den Zustand des Gutes und den Schadensbetrag in vollem Umfange protokollarisch festzustellen, an sich kein Zweifel besteht, ist in Betreff der protokollarischen Feststellung der Punkte 3 u. 4 (Ursache und Zeitpunkt) durch die Worte: „und soweit dies möglich“ angedeutet, daß deren Feststellung unter Umständen überhaupt nicht oder doch nur theilweise, nicht vollständig möglich sein wird, mithin die Feststellungspflicht der Eisenbahn sich hier auf die Grenzen des — im gewöhnlichen Geschäftsgange — Möglichen zu beschränken hat. Außergewöhnliche, mit unverhältnißmäßigen Mühewaltungen und Kosten verknüpfte Maßnahmen können den Eisenbahnen hierbei nicht zugemuthet werden. Dahin gehört die Ursache der Minderung oder Beschädigung, d. h. es ist festzustellen, auf welche Umstände die Minderung oder Beschädigung zurückzuführen ist, ob auf mangelhafte Verpackung oder Verladung, auf zweckwidrige, dolose oder kulpose Behandlung während des Transports (Druck, Stoß, Fall, Fehl dirigirung, Diebstahl, Ablieferung an die unrichtige Adresse 2c.), auf die natürliche Beschaffenheit des Gutes (Gährung, Fäulnis, Fäulnis, Zerbrechlichkeit, Entzündbarkeit), auf Naturereignisse (Regen, Frost, Hitze, Ueberschwemmung 2c.). Ferner der Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung. Daß auch dieser, falls die schädigende Handlung oder das schädigende Ereigniß nicht sofort in flagranti wahrgenommen wird, häufig überhaupt nicht oder — etwa nach der Art des Schadens 2c. — doch nur annähernd festzustellen ist, liegt namentlich in Rücksicht auf die Eigenartigkeit und den Umfang des Eisenbahnverkehrs auf der Hand.

Die Feststellung soll ohne Verzug erfolgen, d. h. alsbald nach der Entdeckung oder nach der Behauptung seitens des Verfügungsberechtigten, mit thunlichster Beschleunigung nach Maßgabe des ordnungsmäßigen Geschäftsganges. (Allg. Abf. = Vorschr. § 52 Abs. 18.) Die Feststellung soll ferner eine protokollarische sein. Die protokollarische Feststellung besteht in der Niederschrift über die bei der Untersuchung stattgehabten mündlichen Verhandlungen nach Analogie der bezüglichen Vorschriften der Civilprozeßordnung. (§§ 155 ff.) Hauptsächlich kommt in Betracht: Datum der Verhandlung, der wesentliche Inhalt derselben, die Namen der Verhandelnden, die Unterschrift des Leiters der Verhandlung und des dieselbe Niederschreibenden (Protokollführers). Im Uebrigen wird durch die hier vorgeschriebene protokollarische Feststellung die Pflicht der Eisenbahn zur sofortigen eingehenden Untersuchung sowie zur Mittheilung des Ergebnisses der Feststellung an die Betheiligten nicht berührt. Es tritt nur an die Stelle der einfachen schriftlichen Feststellung die protokollarische.

<sup>355)</sup> Für beide Arten der Feststellung — der einfachen schriftlichen § 71. (Abs. 1 Anm. 353), wie der protokollarischen (Abs. 2 Anm. 354) — ist obli- abs. 3. gatorisch vorgeschrieben, daß in Minderungs- und Beschädigungsfällen unbetheiligte Zeugen oder, soweit dies die Umstände des Falles erfordern, Sachverständige, auch womöglich der Verfügungsberechtigte beizuziehen sind. Nach den Allg. Zus.-Best. zu § 71 werden die Kosten von der Eisenbahn in dem Falle nicht getragen, wenn die Untersuchung die Richtigkeit der Behauptung

des Verfügungsberechtigten nicht bestätigt hat oder wenn nur eine von der Eisenbahn bereits anerkannte Minderung oder Beschädigung festgestellt wird. Diese Bestimmung ist jedoch unzulässig, weil nach § 71 Abs. 1, 2 Berl.-Ordn. die Eisenbahn zur Vornahme dieser Untersuchung bezw. Feststellung an sich von Amtswegen verpflichtet ist (s. S. 407). Auch giebt sie zu Zweifeln Anlaß, wenn die Behauptung sich nur zum Theil als richtig ergeben hat.

Welche Rechtswirkungen mit der schriftlichen bezw. protokollarischen Feststellung sowie mit der Unterlassung derselben verknüpft sind, bestimmt die Berl.-Ordn. nur in Betreff des Erlöschens der Entschädigungsansprüche für die Fälle des § 90 Abs. 2 Ziff. 3 u. 4, sowie der Annahme des Gutes im Falle des § 90 Abs. 3 Berl.-Ordn. Darnach erleidet der im § 90 Abs. 1 ausgesprochene Grundsatz, daß durch Zahlung der Fracht zc. und Annahme des Gutes alle Ansprüche gegen die Eisenbahn erlöschen, eine Ausnahme sowohl bei Entschädigungsansprüchen wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäß § 71 vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist, oder deren Feststellung nach § 71 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist, sowie auch bei Entschädigungsansprüchen wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung zwar erst nach der Annahme erfolgt ist, jedoch unter der Voraussetzung, daß unmittelbar nach Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Empfangnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäß § 71 bei der Eisenbahn oder dem zuständigen Gerichte angebracht wird (s. § 90). Und ferner ist der Empfänger berechtigt, die Annahme des Gutes auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht insoweit zu verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist.

Da die Feststellung gemäß § 71 eine prozessualische, einseitige Maßnahme der Eisenbahnverwaltung ist, so wird dadurch weder die Verjährung der Entschädigungsansprüche unterbrochen, noch der Lauf der Verjährung gehemmt. Auch sind diese Feststellungen, — ebensowenig wie die gemäß Art. 407 unter Mitwirkung des Gerichts bewirkten (Anm. 345 S. 398) — für den künftigen Prozeß von entscheidender Bedeutung, sie enthalten an sich keine Anerkennung eines Schadensanspruches. Es bleibt somit dem Ermeßen des Richters überlassen, ob und inwieweit er den Feststellungen beweisende Kraft einräumen oder absprechen will; die Eisenbahn wie die sonstigen Betheiligten können im Prozesse erneute Untersuchung verlangen; kein Theil ist an die Feststellung gebunden, sondern jeder darf im Prozesse dieselbe ergänzen und durch andere Beweismittel unterstützen, aber auch anfechten und entkräften; die Betheiligten — Eisenbahn und Gegenpartei zc. — dürfen sich des Ergebnisses der bahnseitigen Feststellung als Beweismaterial im künftigen Prozesse zwar bedienen, aber weder die Beweisraft dieses Materials ist irgendwie bestimmt, noch die Beibringung von Gegenbeweisen ausgeschlossen.

Für die Unterlassung oder Verzögerung der Untersuchung und Feststellung ist die Eisenbahn dem Entschädigungsberechtigten schadensersatzpflichtig.

§ 72.

**Gerichtliche Feststellung von Ablieferungshindernissen, Verlust und Beschädigung.<sup>356)</sup>**

Jedem Betheiligten steht das Recht zu, unbeschadet des in den §§ 70 und 71 vorgesehenen Verfahrens, auch die gerichtliche Feststellung in Gemäßheit der Bestimmungen des Handelsgesetzbuches zu beantragen.<sup>357)</sup>

<sup>356)</sup> Während § 70 den Eisenbahnen bestimmte Obliegenheiten und Rechte § 72. in Betreff des Verfahrens bei Ablieferungshindernissen, insbesondere der Lagerung, Niederlegung und des Verkaufs des Guts ohne Inanspruchnahme des Gerichts zuweist und ferner § 71 den Eisenbahnen die Pflicht auferlegt, gleichfalls außergerichtlich und von Amtswegen in Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen eine eingehende Untersuchung und schriftliche bezw. protokollarische Feststellung herbeizuführen, gewährt § 72 allen Betheiligten das Recht, unbeschadet des in den §§ 70 und 71 vorgesehenen Verfahrens, auch die gerichtliche Feststellung in Gemäßheit der Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs zu beantragen. Neben die eisenbahnseitige Pflicht zur außergerichtlichen Feststellung tritt somit noch das allen Betheiligten zustehende Recht zur gerichtlichen Feststellung des Zustandes des Guts. Diese Bestimmung des § 72 war erforderlich, um jeden Zweifel darüber zu beseitigen, daß durch das außergerichtliche Verfahren der §§ 70, 71 das gesetzliche Recht aller Betheiligten, eine gerichtliche Feststellung des Zustandes des Guts herbeizuführen, weder ausgeschlossen noch beschränkt sein solle.

<sup>357)</sup> Durch § 72 ist jedem Betheiligten das Recht auf gerichtliche Fest- § 72. stellung in Gemäßheit der Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs unbeschränkt Einziger — neben dem außergerichtlichen Verfahren der §§ 70 und 71 — ausdrücklich Absatz. vorbehalten. Die Worte „in Gemäßheit der Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs“ weisen auf das bereits bei § 70 Anm. 345 erörterte Recht der Betheiligten aus Art. 407 H.-G.-B. hin, in Fällen der Nichtausmittlung oder Annahmeverweigerung des Empfängers oder des Streiters über Annahme oder Zustand des Gutes den letzteren durch Sachverständige feststellen und die Ernennung und Vernehmung derselben durch das Gericht herbeizuführen zu lassen. Es ist aber hervorzuheben, daß § 72 den Betheiligten nur das gesetzliche Recht auf gerichtliche Feststellung (H.-G.-B. Art. 407 Abs. 1 bis 3) — unbeschadet des außergerichtlichen Verfahrens gemäß §§ 70, 71 — vorbehält, nicht aber das gesetzliche Recht auf gerichtliche Niederlegung und Veräußerung des Guts (H.-G.-B. Art. 407 Abs. 4). Dieses letztere Recht ist also durch die Bestimmungen des § 70 Abs. 2 und 3 der Verk.-Ord. ausgeschlossen bezw. beschränkt, und die Eisenbahn kann daher dem Antrage der Betheiligten auf gerichtliche Niederlegung und Veräußerung des Guts in Fällen des § 70 widersprechen und diese Maßnahmen außergerichtlich bewirken (Anm. 345 S. 399).



legitimation, § 74 die Passivlegitimation. Was zunächst den § 73 anlangt, so ist in demselben über die Aktivlegitimation für die Geltendmachung — gerichtliche und außergerichtliche — aller aus dem Eisenbahnfrachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte Bestimmung getroffen. Gegenüber dieser reglementarischen Vereinbarung darf sich kein Theil auf eine anderweitige Regelung durch die Landesrechte u. berufen.

359) Für die Regelung der Aktivlegitimation ist der 2c. Grundsatz an- § 73.  
genommen worden, daß aktivlegitimirt derjenige ist, welchem das Ver- Absf. 1  
fügungsrecht über das Frachtgut zusteht, d. h. daß die Aktivlegiti-  
mation auf dem Verfügungsrecht über das Frachtgut basiert. Dies hängt mit  
der eigenartigen Rechtsnatur des Frachtvertrages zusammen, nach dessen Zweck  
und Wesen die Rechte und Pflichten aus dem Vertrage nothwendig vom Ab-  
sender auf den Empfänger übergehen müssen. Indem das S.-G.-B. Art. 402  
und 405 für das wichtigste dieser Vertragsrechte — das Verfügungsrecht —  
den Zeitpunkt des Uebergangs durch bestimmte formelle Akte genau festsetzt,  
stellt in weiterer Ausdehnung dieses Grundsatzes die Verf.-Ord. § 73 zugleich  
den hiernach Verfügungsberechtigten als den zur gerichtlichen Geltendmachung  
aller Vertragsrechte überhaupt Legitimirten hin.

Das Verfügungsrecht ist aber durch Art. 402, 405 S.-G.-B. in Verbin-  
dung mit § 64 Verf.-Ord. folgendermaßen geregelt: Ist ein Frachtbrief-  
Duplikat oder Aufnahmeschein nicht ausgestellt, so steht dem Absender das  
Verfügungsrecht zu, bis nach Ankunft des Guts am Bestimmungsorte Fracht-  
briefübergabe an den Empfänger oder Klagezustellung desselben an die Eisen-  
bahn erfolgt; von diesem Zeitpunkte ab dem Empfänger (§ 64 Anm. 299.  
S. 349). Ist ein Frachtbrief-Duplikat oder Aufnahmeschein ausgestellt, so  
steht für die im Art. 402 Absf. 1 S.-G.-B. § 64 Absf. 1 Verf.-Ord. aufgeführten  
Befugnisse dem Absender bis zu dem vorbezeichneten Zeitpunkte das Ver-  
fügungsrecht zu, wenn er das Duplikat oder den Aufnahmeschein vorweist,  
für alle anderen Verfügungsbefugnisse auch ohne Duplikat oder Aufnahme-  
schein. Nach jenem Zeitpunkte stehen ausnahmslos alle Verfügungsbefugnisse  
dem Empfänger zu, gleichviel in wessen Besitz sich Duplikat oder Aufnahme-  
schein befindet. Die Annahme, daß das Vertragsrecht des Absenders fort-  
bestehen bleibt bezw. wieder auflebt, auch nachdem der Empfänger durch einen  
der gesetzlich bezw. reglementarisch vorgeschriebenen Annahmeakte in den Fracht-  
vertrag eingetreten ist, wenn er von den durch diesen Eintritt erworbenen  
Rechten keinen Gebrauch macht (R.-D.-S.-G., 24. Mai 1872, Entsch. Bd. 6  
S. 273, 275, v. Hahn II S. 634, Schott S. 394), ist weder mit Sinn und  
Wortlaut des S.-G.-B. noch mit dem Wesen und der Konstruktion des Fracht-  
vertrages vereinbar. Mit dem Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag  
sind vielmehr die Vertragsrechte und Pflichten des Absenders erloschen und  
können weder wiederaufleben, noch neben den Rechten und Pflichten des  
Empfängers fortbestehen (Endemann, S.-R. S. 740, Anm. 16, Protok. 3.  
S.-G.-B. S. 1232, 4732).

Absf. 1 betrifft nur die aus dem Eisenbahnfrachtvertrage „gegenüber  
der Eisenbahn entspringenden Rechte.“ Es kommen nur Rechte gegen-  
über der Eisenbahn, also solche in Betracht, bei deren Geltendmachung





wird hier ersetzt durch die Zustimmung des Empfängers. Diese ist aber nur insoweit erforderlich, als der Absender für die Ausübung seines Verfügungsrechts der Vorweisung des Duplikats überhaupt bedarf, also nur für die Fälle des § 64 Abs. 1. Für alle anderen Fälle ist der Absender auch ohne Duplikat zc. verfügungsberechtigt, mithin aktivlegitimirt und bedarf der Zustimmung des Empfängers nicht.

Die Bestimmung des Abs. 2 ist strikte zu interpretiren, d. h. der Mangel des etwa ausgestellten Frachtbrief-Duplikats oder Aufnahmescheins zc. darf vom Absender zur Führung seiner Aktivlegitimation nur ausschließlich durch den Nachweis der Zustimmung des Empfängers, nicht durch einen adäquat erscheinenden Nachweis, z. B. daß das Duplikat verloren gegangen, einem Dritten übergeben worden, dem Empfänger nicht übergeben worden ist u. s. w. ersetzt werden. Vielmehr ist jede andere Führung der Aktivlegitimation nach dem klaren Wortlaut des Abs. 2 und seiner Eigenschaft als strikte zu interpretirender Ausnahmenvorschrift unbedingt ausgeschlossen. Mithin ist auch im Falle des Verlustes des Duplikats, der Nichtübergabe desselben an den Empfänger zc., obwohl in diesen Fällen der Empfänger ein rechtliches Interesse an der Ausübung des Verfügungs- oder Klagerrechts nicht hat bezw. noch nicht hat, die Zustimmung des Empfängers zur Klage des Absenders, welcher das Frachtbrief-Duplikat nicht vorzuweisen vermag, erforderlich. Dem Absender bleibt gegenüber dem Empfänger, welcher ohne Grund die Zustimmung verweigert, kein anderes Mittel, als diesen wegen der ungerechtfertigten Weigerung regresspflichtig zu machen oder auf Ertheilung der Zustimmung zu verklagen oder die Amortisation des Duplikats herbeizuführen. Hiervon macht auch der Fall des Annahmeverzugs des Empfängers keine Ausnahme. Die Bestimmung des Abs. 2 darf im Uebrigen nicht zu dem Rückschlusse verleiten, daß auch in Betreff der Ausübung des Verfügungsrechtes des Absenders (§ 64 Abs. 2) der Mangel des Frachtbrief-Duplikats durch die Zustimmung des Empfängers ersetzt werde. Nur für die Aktivlegitimation, nicht für die Ausübung des Verfügungsrechtes, kann die Zustimmung des Empfängers an die Stelle des Frachtbrief-Duplikats oder Aufnahmescheins treten bezw. diese Papiere ersetzen.

381) Die Bestimmungen der vorangehenden Abs. 1 u. 2 erstrecken sich § 73. in gleicher Weise sowohl auf die gerichtliche, wie außergerichtliche Geltend- Abs. 8. machung der Frachtvertragsansprüche. Bezüglich der außergerichtlichen Geltendmachung, d. h. im Reklamationswege trifft Abs. 3 noch einige besondere Bestimmungen über die dabei zu beobachtenden Formalitäten. Satz 1 verpflichtet den Reklamanten, außergerichtliche Ansprüche (Reklamationen) mit einer Bescheinigung über den Werth des Gutes und, wenn dem Empfänger der Frachtbrief übergeben ist, mit diesem anzubringen. (Ueber die Einforderung der Frachtbriefe bei Erstattung von Frachtbeträgen und über die Erstattungsvermerke auf denselben, s. Allg. Abs.-Vorschr. § 73 Abs. 3.) Demgegenüber sind gemäß Satz 2 die Eisenbahnen gehalten, derartige zc. außergerichtliche Ansprüche mit thunlichster Beschleunigung zu untersuchen und, sofern nicht eine gütliche Verständigung erfolgt, mittelst schriftlichen Bescheides zu erledigen. Beide Verpflichtungen sind obligatorisch. Einer-



die folgenden bestimmt, regelt Abs. 2 die Haftung der folgenden sowohl für ihre Vor- wie Nachmänner. (Anschütz u. v. Böldernborff, III, S. 441. Endemann, H.-R., § 155, R. d. E. S. 584, 600. Goldschmidt, Handb. I, 2, 1. Aufl., § 75 S. 753. v. Hahn, II, S. 627. Thöl, III, §§ 3, 32, 73, 77, 79, 114. Schott S. 435 f. Buchelt, 3. Aufl. II, S. 483. Staub S. 968.) Da der Frachtvertrag begrifflich ein Werkverdingungsvertrag (loc. cond. operis) ist (s. Anm. 27 S. 54) und die Beförderung des Gutes auf der ganzen übernommenen Strecke vom Annahme- bis zum Bestimmungsort zum Gegenstande hat, so läßt sich zwar die Haftung des ersten Frachtführers für die folgenden juristisch wohl erklären. Denn der erste Frachtführer übernimmt den Transport als ein ganzes Werk und haftet demgemäß für die Ausführung desselben, gleichviel mit welchen Kräften er dieselbe bewirkt, ob er sich seiner eigenen Organe (Leute etc.) oder anderer Frachtführer hierzu bedient. Doch erklärt diese Haftung des ersten Frachtführers für die folgenden aus dem Frachtvertrage nicht zugleich auch die im Abs. 2 des Art. 401 positiv ausgesprochene solidarische Haftung aller folgenden Frachtführer, welche — unmittelbar wenigstens — einen Vertrag mit dem Absender nicht abgeschlossen haben, für den ganzen Transport. Zahlreiche Versuche zur juristischen Konstruktion dieses Verhältnisses sind gemacht worden. Von diesen erscheint die Annahme am meisten begründet, daß der erste Frachtführer bei dem Vertragsabschluß mit Wissen und Zustimmung des Absenders zugleich als Vertreter der folgenden, bezw. als Mitglied einer Frachtführergemeinschaft auftritt, welche sich durch einen gleichartigen Willensakt — die Uebernahme des Gutes mit dem ursprünglichen Frachtbriefe — für die ganze Beförderungsstrecke succesive und stillschweigend bildet und die gemeinsame Ausführung des Transportvertrages mittelst der Willenserklärung des ersten Frachtführers und der sich daran anschließenden der folgenden Frachtführer übernimmt. Aus diesem gemeinsamen Frachtvertrage — Sammtfrachtvertrag — (Schott S. 439. Eger, Internat. Uebereink., Art. 27 S. 491. Rosenthal, Internat. Eisenbahnfracht., S. 49. Meili, Internat. Eisenb. Vertr. S. 45) — ergibt sich mit Nothwendigkeit die solidarische Haftung aller betheiligten Frachtführer für den ganzen übernommenen Transport.

Die Berl.-Erdn. § 74 Abs. 1 u. 2 giebt diese Grundlage in unwesentlich veränderter Fassung wieder und macht dieselben dadurch zugleich zu reglementarisch vereinbarten. Auch besitzen dieselben für die Haftung der Eisenbahnen eine viel weitgehendere Bedeutung, als für die Haftung gewöhnlicher Frachtführer, weil die Uebernahme des Gutes mit dem ursprünglichen Frachtbriefe nicht, wie bei letzteren, in das Belieben des folgenden gestellt ist, sondern die Eisenbahnen durch § 49 Berl.-Erdn. (Anm. 170 S. 210 ff.) reglementarisch verpflichtet sind, Güter zur Beförderung von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen anzunehmen, ohne daß es für den Uebergang von einer Bahn auf die andere einer Vermittelungsadresse bedarf. Demgemäß ist den deutschen Bahnen durch Verwaltungsvorschrift (§ 49 Berl.-Erdn.) die Pflicht auferlegt, Gütertransporte nicht nur für die eigene Strecke, sondern auch darüber hinaus nach den Stationen sämtlicher anschließenden Bahnen innerhalb des deutschen Reichs-

gebietes zu übernehmen und ohne jede Vermittelung, d. h. ohne neuen Frachtvertrag bezw. Frachtbrief durch einen einheitlichen, die ganze Transportstrecke umfassenden Frachtvertrag mit dem ursprünglichen, von der Annahme- bis zur Bestimmungs-Station geltenden Frachtbrief selbst auf einander überzuleiten. (v. Hahn, II, S. 700. Rüdelschel S. 20. Schott S. 478. Endemann, R. d. E., S. 531.) Die Eisenbahnen sind hiernach verpflichtet, sich zur gemeinsamen Uebernahme von Transporten zu vereinigen, eine Frachtführer-(Transport-)Gemeinschaft zu bilden, welche durch die Annahmehahn mit dem Absender einen einheitlichen Frachtvertrag für die Gesamtstrecke abschließt, und damit auch die solidarische Haftpflicht (Zwangsgemeinschaft) zu übernehmen.

§ 74. 369) Absf. 1 trifft über die Haftung der ersten — der Annahmehahn  
Absf. 1. — für die folgenden Bahnen Bestimmung, und zwar dahin, daß die erste, den Transport übernehmende Bahn, die Annahmehahn, für die Ausführung des Transportes sowohl für sich wie für die folgenden Bahnen der Beförderungstrecke bis zur Ablieferung haftet. Tatsächliche Voraussetzung dieser Haftung ist, daß die Bahn das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat, beides, daß Gut mit dem Frachtbrief, und zwar mit dem vorgeschriebenen Eisenbahnfrachtbrief (§§ 51, 52) und zur Beförderung (§ 54, Absf. 1), nicht bloß zur vorläufigen Verwahrung (§ 55 Absf. 2). In letzterem Falle ist nur die Haftung nach den landesrechtlichen Normen des Verwahrungsvertrages begründet (§ 54 Absf. 1, f. Anm. 213 S. 265, Anm. 223 S. 275). Liegt die vorbezeichnete tatsächliche Voraussetzung vor, so haftet die Annahmehahn auch für die folgenden bis zur Ablieferung. Denn indem die erste Bahn das Gut mit dem Frachtbriefe annimmt, schließt sie mit dem Absender einen Gesamtfrachtvertrag sowohl für sich, wie auch für alle anderen am Transport beteiligten Bahnen für die ganze Strecke. Sie kann sich von dieser ihr hiernach für den ganzen Transport obliegenden Haftpflicht gemäß Art. 423 S.-G.-B. nicht durch irgend eine Stipulation befreien. Es kommt auch nicht darauf an, daß die Annahmehahn und die ihr folgenden Bahnen zu einem Eisenbahnverbände (Vereinigung mehrerer Bahnen zur Beförderung mit direkten Frachtsätzen) verbunden sind. Auch für die nicht im Verbandverkehre mit einander stehenden Bahnen ist die Annahmehahn zu haften verpflichtet.

Für die Haftung der Annahmehahn gelten folgende Grundsätze:

1. Die Annahmehahn haftet nur nach Maßgabe des mit ihr selbst abgeschlossenen, ursprünglichen Frachtvertrages bezw. Frachtbriefes, nicht nach etwaigen späteren Vereinbarungen der folgenden Bahnen. Da aber der Frachtbrief bereits die Bezugnahme auf die Verkehrsordnung, sowie auf die Tarife der betreffenden Bahnen enthält, indem die Eingangsworte des Frachtbriefes lauten: „Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der Bestimmungen der Verkehrsordnung und der Tarife, welche für diese Sendung in Anwendung kommen“, so gilt der gesamte Inhalt aller für den betreffenden Transport maßgebenden Tarife der beteiligten Bahnen als vereinbart, vorausgesetzt, daß sie nicht gegen das Handelsgesetzbuch bezw. die Verkehrsordnung verstoßen. Das Prinzip der

Einheit des Frachtvertrages wird dadurch nicht verlegt, daß die verschiedenen Tarife der aufeinander folgenden Bahnen zum Inhalt desselben erklärt werden. (Entsch. des R.-O.-G.-B. Bd. 3 S. 59 (61–63), Bd. 21 S. 57.)

2. In den vorbezeichneten Grenzen haftet die Annahmehahn solidarisch für die Ausführung des Transports ganz ebenso, wie wenn sie selbst den Transport bis zur Ablieferung ausgeführt hätte. Ihre Haftung ist nicht bloß eine subsidiäre, sondern eine direkte und prinzipale, sie umfaßt gemäß Art. 400 H.-G.-B., § 9 Verk.-Ordn. auch alle bei der Ausführung beteiligten Organe und gemäß Art. 395 ff. H.-G.-B., §§ 75 ff. Verk.-Ordn. Verlust, Minderung, Beschädigung des Gutes, sowie Versäumung der Lieferfrist, überhaupt die Erfüllung aller Vertragspflichten. (Schott S. 437. Thöl, III, S. 55.) Die Höhe des Schadenersatzes richtet sich nach Art. 396, 427 H.-G.-B., §§ 80 ff., 87 ff. Verk.-Ordn.

3. Die Annahmehahn haftet „auch für die folgenden Bahnen der Beförderungstrecke bis zur Ablieferung“. Die Haftung der Annahmehahn erstreckt sich hiernach auf alle an dem betreffenden Transport nach Maßgabe des Frachtbriefs oder der nachträglich legal gegebenen Anweisungen (Verk.-Ordn. § 64) beteiligten Eisenbahnen. Aber auf diese ist auch die Haftung beschränkt, bezieht sich also nicht auf etwa nachfolgende andere Frachtführer (See- und Binnenschiffahrtstransport, Spediteure, Kommissionäre :c.) Bedienen sich aber die folgenden Eisenbahnen bei vorhandener Unterbrechung zweier Strecken unterwegs irgend welcher Zwischenfrachtführer, Dampfschiffe, Rollfuhrunternehmer, Pferdebahnen, Trajektanstalten, so daß diese nur verbindende bezw. vermittelnde Hülfsorgane des Eisenbahntransports bilden, so unterliegt es keinem Zweifel, daß die Annahmehahn auch für diese Zwischen Transporte in Gemäßheit des § 74 Abs. 1 Verk.-Ordn. haftet.

4. Die Annahmehahn haftet für die folgenden Bahnen „bis zur Ablieferung“. Hiernach ist Beginn, Dauer und Ende der Haftpflicht der ersten Bahn für die folgenden gleichfalls ganz nach den Grundsätzen über die Haftung des von ihr selbst ausgeführten Transports zu beurtheilen, d. h. die Haftung beginnt mit der Annahme des Gutes und Frachtbriefs zur Beförderung (Verk.-Ordn. § 54), sie läuft während der ganzen Dauer des Transports, und endet mit der Ablieferung des Gutes an den legitimierten Empfänger zur rechten Zeit und am rechten Ort (Anm. 371 S. 430, 431). Die Annahmehahn haftet mithin auch für die Ablieferungsbahn und die dieser in Betreff der Ablieferung obliegenden Pflichten.

364) Aus dem Prinzip der Zwangsgemeinschaft (Anm. 362 S. 418) folgt § 74. ferner die Bestimmung des Abs. 2, daß jede folgende Bahn dadurch, daß Abs. 2. sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Maßgabe des letzteren in den Frachtvertrag eintritt und die selbstständige Verpflichtung zur Ausführung des Transports nach Inhalt des Frachtbriefs übernimmt. Darin liegt implicite die Haftung jeder folgenden Bahn für alle vorangehenden und noch weiter folgenden bis zur Ablieferung.

I. Thatsächliche Voraussetzung dieser Haftung ist, daß die folgende Bahn das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt.

1. Einerseits ist eine Aufeinanderfolge von Bahnen voraus-



risch für das Ganze, für die Ausführung des ganzen Transports aus demselben Fundamente, aus dem ursprünglichen Frachtvertrage. Daraus ergeben sich folgende Konsequenzen:

1. Der ursprüngliche Frachtvertrag (Frachtbrief) ist als ein einheitlicher allein entscheidend für den Umfang und die Höhe der Haftung einer jeden einzelnen Bahn. Der Eintritt in den Frachtvertrag erfolgt „nach Maßgabe des Frachtbriefs“, d. h. in alle Bedingungen des ursprünglichen Frachtvertrages, die lex der Obligation ist ausschließlich der Frachtbrief, und zwar seinem ganzen Inhalte nach derartig, daß die Angaben des Frachtbriefs allein maßgebend für Ort und Zeit der Empfangnahme und Ablieferung, wie für die Qualität und Quantität des Guts, für die Frachtberechnung, die Person des Destinatar, für Verluſt, Beschädigung, Verspätung, wie für alle sonstigen Transportbedingungen sind. (R.-L.-G.-G. Enrich. Bd. 11 S. 209, 212.)

2. Der ursprüngliche Frachtvertrag (Frachtbrief) darf nicht einseitig — d. i. nicht ohne Einwilligung des Absenders — von einer der beteiligten Bahnen (durch Vorbehalte, Proteste, Beschränkungen) abgeändert werden. Jede derartige Aenderung des Frachtbriefs ist dem Absender bezw. Empfänger gegenüber rechtlich wirkungslos und das Rechtsverhältnis so zu beurtheilen, als sei der ursprüngliche Frachtbrief ohne jede Aenderung angenommen worden. Geschieht die Aenderung im Einvernehmen mit den vorangehenden Bahnen, so kann sie unter Umständen zwar für die Regressansprüche der Bahnen unter einander, nicht aber für die Forderungen des Absenders bezw. Empfängers von Bedeutung sein. Mit Einwilligung des Absenders dürfen die Verpflichtungen aus dem ursprünglichen Frachtvertrage zwar zu Gunsten der anderen beteiligten Bahnen vermindert, aber nicht zu deren Nachtheil erhöht oder erweitert werden.

3. Jede am Transporte beteiligte Bahn haſtet selbstständig für die Erfüllung des ganzen, ursprünglichen Frachtvertrages. Sie haſtet also nicht nur für ihre eigene Transportstrecke, sondern auch für den bereits ausgeführten Transport ihrer Vorgänger und für den noch auszuführenden ihrer Nachfolger. Die Worte „selbstständige Verpflichtung“ deuten auf ein wirkliches Korrealverhältnis, nicht auf ein bloßes del credere-Verhältnis. Jede beteiligte Bahn — auch die erste — ist für die ganze Ausführung des Transports nach Maßgabe des ursprünglichen Frachtbriefs verantwortlich. (Röl III S. 56. v. Pütz II S. 53. Fuchs: II S. 45.)

4. Der vom Absender bezw. Empfänger in Anspruch genommenen Bahn haſtet weder die Einrede der Überlegung, noch der Verjährung in Rücksicht auf die anderen Bahnen zu. Da jede derselben selbstständig für das Ganze, d. i. für die Erfüllung des ganzen Vertrages haſtet, so kann sie weder den Kläger mit seinem Anspruche corat an eine andere verweisen, — z. B. weil diese die Schuld der Beschädigung nicht zu — noch verlangen, daß er seine Forderung unter die übrigen Bahnen theils und theils nur pro rata belange. (R.-L.-G.-G. Enrich. Bd. 3 S. 10. Bd. 7 S. 11. Bd. 8 S. 192, Bd. 11 S. 35. Bd. 13 S. 317, 318. Bd. 21 S. 37. Reichsger. Eisenbahngesetz. Enrich. Bd. 1 S. 1. Bd. 2 S. 10.)



§ 74. 365 Da jede am Transporte betheiligte Bahn selbstständig für die Erfüllung des ganzen ursprünglichen Frachtvertrages haftet, würde der Berechtigte — Absender bezw. Empfänger — gemäß Art. 401 Abs. 2 H.-G.-B. an sich befugt sein, jede der betheiligten Eisenbahnen nach seiner Wahl in Anspruch zu nehmen. Mit Rücksicht auf das Verbot des Art. 423 würden die Eisenbahnen auch nicht befugt sein, den Kreis der nach Art. 401 Abs. 2 solidarisch haftpflichtigen Eisenbahnen auf eine oder einige der betheiligten im Vertragswege zu begrenzen. Es machte sich aber die Erwägung geltend, daß es sich im Interesse des Eisenbahnverkehrs, in welchem zumeist eine große Anzahl von Eisenbahnen am Transporte betheiligt sind, nicht empfehle, dem Berechtigten so viele Verpflichtete gegenüber zu stellen, vielmehr erschien es geboten, den Eisenbahnen durch eine Ausnahmebestimmung zu gestatten, die Rechtsfolgen des aus Abs. 2 des Art. 401 sich ergebenden Korrealverhältnisses zu modifiziren, d. h. eine gewisse Beschränkung in der Zahl bezw. in der Auswahl der vom Berechtigten in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen eintreten zu lassen. (Prot. S. 4702, 5030.) Demgemäß bestimmt das Hand.-Ges.-Buch Art. 429, daß, wenn eine Eisenbahn das Gut mit dem Frachtbriefe übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere sich aneinander anschließende Eisenbahnen zu bewirken ist, bedungen werden kann, daß nicht sämtliche Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbrief übernommen haben, nach Maßgabe des Art. 401 als Frachtführer für den ganzen Transport haften, sondern daß nur die erste Bahn und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbrief zuletzt übernommen hat, dieser Haftpflicht für den ganzen Transport unterliegt, vorbehaltlich des Rückgriffs der Eisenbahnen gegen einander, daß dagegen eine der übrigen, in der Mitte liegenden Eisenbahn nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden kann, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schaden auf ihrer Bahn sich ereignet hat. (Endemann, H.-R., § 161, R. d. G., § 125. v. Sahn II S. 754. Makower Art. 429. Buchelt II S. 585. Thöl, H.-R., III § 114. Schott § 358. Staub S. 1013 ff.)

Abs. 3 § 74 der Verf.-Ord. hat von dieser Befugniß Gebrauch gemacht und damit die vom H.-G.-B. gestattete Beschränkung zugleich reglementarisch vereinbart. Im Anschlusse an Art. 429 H.-G.-B. — und in der Fassung übereinstimmend mit der analogen Vorschrift des Art. 27 Abs. 3 des internationalen Uebereinkommens — ist bestimmt, daß die Ansprüche aus dem Frachtvertrage — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen gegen einander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn gerichtet werden können, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu. Hierdurch ist aber nur dem Absender gegenüber die formelle Passiolegitimation beschränkt, in materieller Hinsicht bleibt dagegen im Uebrigen — wie die ausdrückliche Hervorhebung: „unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen gegen einander“ erkennen läßt, — die solidarische Haftung aller betheiligten Bahnen unverändert und unbeschränkt. (v. Sahn II S. 631, 755. Wehrmann S. 168, 173. Schott S. 442, 511. Rudbeschel S. 165. R.



D.-S.-G. Bd. 24 S. 206, 210.) Die vom Absender in Anspruch genommene Bahn kann sich also im Rückgriffswege auch an die vorstehend nicht bezeichneten Bahnen halten, soweit sich ein Regreßrecht aus der gemeinsamen Haftpflicht begründen läßt. Die Beschränkung der Passivlegitimation auf die drei bezeichneten Bahnen soll sich ferner nur auf Ansprüche beziehen, welche „im Wege der Klage“ geltend gemacht werden. Daraus folgt c contr., daß die Beschränkung fortfällt, wenn es sich um Widerklage oder Einrede handelt. Die Bestimmungen des Art. 28 des internationalen Uebereinkommens, welche die Beschränkung in gewissem Umfange auch auf die Widerklage oder Einrede ausdehnen, sind in die Verkehrsordnung nicht aufgenommen worden. Die Beschränkung der Passivlegitimation erstreckt sich nur auf Ansprüche gegen die Eisenbahnen, mithin nicht auf Ansprüche der Eisenbahnen gegen Absender bezw. Empfänger. Es stehen auch hier also nur solche Ansprüche in Frage, bei deren Geltendmachung die Eisenbahnen die Verpflichteten sind. Sodann bezieht sich die Beschränkung nur auf Ansprüche aus dem Eisenbahnfrachtvertrage (§ 54 Verkl.-Ord.) Die Ansprüche müssen aus einem solchen Vertrage entsprungene, frachtvertragsmäßige sein. Daraus ergibt sich, daß die in Rede stehende Bestimmung auf Geltendmachung aller derjenigen Ansprüche keine Anwendung findet, welche nicht aus dem Eisenbahnfrachtvertrage hervorgehen, wenngleich sie aus dem Eisenbahntransporte herrühren bezw. mit diesem im Zusammenhange stehen. Für derartige Ansprüche, z. B. wegen verweigerter Abschließung eines Frachtvertrages (Verkl.-Ord. § 6), Verlustes u. vorläufig verwahrter Güter (§ 55 Abs. 2) u. bleiben die Landesrechte in Betreff der Passivlegitimation unverändert in Geltung.

Die Ansprüche aus dem Eisenbahnfrachtvertrage können nur gegen eine beschränkte Zahl der am Transport beteiligten Bahnen gerichtet werden, und zwar höchstens gegen drei Bahnen, nämlich: a. Die erste Bahn, d. h. diejenige, welche zuerst das Gut mit dem Frachtbrief übernommen, den Frachtvertrag durch Annahme des Guts mit dem Frachtbriefe abgeschlossen hat, die Annahme-, Versand-, Abgangsbahn. Sie ist unbedingt haftpflichtig. Zu ihrer Inanspruchnahme genügt der Nachweis, daß sie ursprünglich und als erste den Frachtvertrag durch Uebernahme des Guts mit dem Frachtbriefe eingegangen. Damit ist ihre Passivlegitimation begründet. b. Diejenige Bahn, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat. Diese Bahn wird häufig, muß aber nicht identisch sein mit der letzten Bahn, welche nach Maßgabe des Frachtbriefes das Gut an den Adressaten abzuliefern hat, mit der Empfangs-, Ankunfts-, Ablieferungsbahn. (Thöl III S. 231. v. Sahn II S. 755. Buchelt II S. 586. Ruckdeschel S. 163. Endemann, R. d. G., S. 654. Reichsger. 28. Oktober 1881. Braun und Blum, Annal. Bd. 4., S. 469 f. Staub S. 1014.) Es ist stets diejenige Bahn die mithaftpflichtige, welche das Gut und den Frachtbrief zusammen erweislich zuletzt übernommen hat, gleichviel ob beides unterwegs oder erst am Ablieferungsort beschädigt oder in Verlust gerathen ist, und gleichviel welche Bahn das Gut oder den Frachtbrief abgeliefert hat. Zur Inanspruchnahme der betreffenden Bahn ist der Nachweis erforderlich, daß sie Gut und Frachtbrief zuletzt übernommen hat, d. h. daß sich bei ihr die Thatsache der



welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes<sup>370)</sup> seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung<sup>371)</sup> entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag<sup>372)</sup>, daß der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben,<sup>373)</sup> durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage)<sup>374)</sup> oder durch höhere Gewalt<sup>375)</sup> herbeigeführt worden ist.

(2) Der Ablieferung an den Empfänger steht die Ablieferung an Zoll- und Revisionschuppen nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation sowie die nach Maßgabe der Verkehrs-Ordnung stattfindende Ablieferung des Gutes an Lagerhäuser oder an einen Spediteur gleich.<sup>376)</sup>

<sup>368)</sup> § 75 trifft in weiterer Ausführung des bereits bei § 9 Anm. 27 § 75 entwickelten Haftpflichtprinzips Bestimmung über die Haftpflicht der Eisenbahnen für Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes. Diesem Principe (des receptum) giebt das Hand.-Ges.-Buch Art. 395 Abs. 1 folgenden Ausdruck: „Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtguts seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, Leckage u. dgl., oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.“ (Anschütz und v. Böldernndorff, III, S. 432. Endemann, R. d. E., § 117. Goldschmidt, Handbuch I, 2, 1. Aufl., §§ 65, 75. v. Hahn, II, S. 591. Schott § 340. Buchelt, II, S. 460. Thöl, III, §§ 22–27. Staub S. 596 ff.) Dem Frachtführer ist darnach die strengste Haftpflicht auferlegt, er haftet sowohl für seine Handlungen und Transportmittel, wie auch für seine Dienstorgane (Leute) unbedingt, und ferner für die Handlungen Dritter und für Naturereignisse insoweit, als dieselben durch menschenmögliche Vorsicht mit vernünftigen Mitteln überhaupt abgewendet oder in ihren Folgen unschädlich gemacht werden können. Durch die bloße Thatsache der Beschädigung oder des Verlustes des zum Transporte aufgegebenen Gutes ist die Schadenersatzklage an sich begründet, ohne jeden Nachweis eines Verschuldens des Frachtführers. Will dieser gegenüber jener Thatsache seine Haftpflicht dennoch ablehnen, so hat er, da er das Gut unversehr abzuliefern verpflichtet ist, seinerseits zu beweisen, daß der Schaden aus einer Thatsache entstanden ist, welche er gesetzlich nicht zu vertreten hat. Die Einreden aber, die ihm in dieser Hinsicht überhaupt gestattet sind und deren Beweis ihm ausschließlich obliegt, sind gesetzlich auf's Außerste beschränkt. Denn der Frachtführer hat nur die Einrede der höheren Gewalt nach Maßgabe der vorstehenden Grundsätze des receptum, und die Einrede des eigenen Verschuldens. Der gewöhnliche Frachtführer darf die ihm

auferlegte, strenge gesetzliche Haftpflicht gültigerweise und in beliebigem Umfange durch Vertrag beschränken oder ausschließen. Der Eisenbahn ist dies durch Art. 423 verboten, soweit nicht in den in Art. 424–431 besonders normierten Fällen Ausnahmen zugelassen sind. (Einleitung S. 6 ff.) Die Verkehrsordnung § 75 Abs. 1 hat daher den gesetzlichen Grundsatz des Art. 395 Abs. 1 H.-G.-B. im Wesentlichen aufgenommen und dadurch zugleich zu einem reglementarischen gemacht, zugleich aber, um sich im Interesse der Einheitlichkeit des internen und des internationalen Rechts den entsprechenden Normen des internationalen Eisenbahnfrachtrechts möglichst anzupassen, nach Maßgabe der Bestimmungen des Art. 30 des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, in Form und Inhalt einige im Folgenden noch des Näheren zu erörternde Modifikationen eintreten lassen.

§ 75. 369) Die strenge Haftpflicht der Eisenbahnen ex recepto, für welche Abs. 1. § 75 Abs. 1 die Voraussetzungen vorschreibt, soll — wie der Hinweis durch die Worte „nach Maßgabe der in den folgenden Paragraphen enthaltenen Bestimmungen“ andeutet — nur eintreten mit den Beschränkungen, welche die §§ 76 ff. und mit der Schadensbemessung, welche die §§ 80 ff. normieren. Haftpflichtig ist jede an einem Eisenbahntransport beteiligte Eisenbahn, sowohl die Annahme-(Versandt-)Bahn, wie die Ablieferungs-(Bestimmungs-)Bahn, wie jede dazwischenliegende Bahn. Alle diese Bahnen haften nach den oben § 74 Abs. 1 u. 2, Anm. 363, 364 erörterten Grundsätzen solidarisch für den auf der ganzen Beförderungstrecke eingetretenen Schaden u., jedoch mit der im § 74 Abs. 3 (Anm. 365) normierten Einschränkung der Passivlegitimation.

§ 75. 370) Die Eisenbahn ist nach Abs. 1 verpflichtet, den Beteiligten für den Abs. 1. Schaden aufzukommen, welchen sie durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Frachtgutes erleiden. Die §§ 80 ff. Verk.-Ord. bestimmen des Näheren, in welchem Umfange und nach welchen Normen der Ersatz dieses Schadens zu bemessen ist (Anm. 408 ff.). Der Eisenbahn liegt nur der Ersatz des Schadens, nicht etwa eine Rückgewähr in natura ob. Ein auf letzteres gerichteter Anspruch ist unbegründet, außer im Falle der Wiederauffindung des in Verlust gerathenen Gutes unter den Voraussetzungen des § 82 Verk.-Ordn. (Anm. 486 ff.) Ferner ist diese strenge Haftpflicht lediglich auf den Schaden durch Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes beschränkt. Daraus folgt e contrario, daß alle Schäden anderer Art nicht der strengen Haftung ex recepto aus Art. 395 H.-G.-B. bzw. § 75 Verk.-Ordn. unterworfen sind. Die Haftpflicht für Versäumung der Lagerfrist ist im Art. 397 H.-G.-B. §§ 86, 87 Verk.-Ordn. besonders geregelt.

„Verlust“ des Gutes liegt vor, wenn die Eisenbahn außer Stande ist, dasselbe bestimmungsmäßig auszuhandigen und ihrer vertragsmäßigen Ablieferungspflicht zu genügen bzw. dasselbe an den Absender zurückzugeben, — und zwar — ohne Unterschied, worin dies seinen Grund hat. Es ist gleichgültig, ob das Gut bereits auf dem Transporte oder am Ablieferungsorte verloren gegangen ist, wenn der Verlust nur vor der Auslieferung eingetreten ist; ferner ob es mit Willen der Eisenbahn und in welcher Weise es abhanden gekommen ist, und ob der Grund aufgeklärt

werden kann; ob das Gut vernichtet, konfisziert, verloren, entwendet, verwechselt, vertauscht, falsch dirigirt, unrichtig ausgeliefert, trotz rechtzeitig erhaltener Kontreordre an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger ausgehändigt, veräußert, derelinqirt ist u. s. w. (R.=D.=S.=G.=Entsch. Bd. 1 S. 157, Bd. 4 S. 12. Reichsger. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 1 S. 135. v. Sahn, II, S. 602. Buchelt, II, S. 462. Thöl, III, § 23. Schott S. 334.) Daß bloß zeitweilige Nichtabliefernkönnen z. B. in Folge einer vorübergehenden Beschlagnahme (R.=D.=S.=G. Entsch. Bd. 7 S. 55) oder einer Verspätung der Ankunft begründet nicht die Annahme des Verlustes. Andererseits gehört zum Begriffe desselben weder der vollständige Untergang, die Vernichtung des Gutes, noch die unbedingte Unkenntniß über den Verbleib desselben. Entscheidend ist nur, daß es für den Eigenthümer nicht mehr existirt und in Rücksicht auf den Transportzweck nicht mehr beschafft werden kann. Dieß ist z. B. der Fall bei der im Wege der öffentlichen Versteigerung bewirkten Veräußerung des Gutes durch die Eisenbahn (R.=D.=S.=G. Entsch. Bd. 8 S. 327, Bd. 15 S. 28), bei der Ablieferung an einen unrichtigen Empfänger (Buchelt, II, S. 462). Auch ist es hierbei unerheblich, ob die Eisenbahn freiwillig, ob in berechtigter oder unberechtigter Weise sich in diese Lage gebracht hat.

„Minderung“ des Gutes ist begrifflich die rein quantitative Verringerung desselben ohne qualitative Veränderung bezw. Verschlechterung, also der theilweise Verlust (Manko, Partialverlust) an Menge, Gewicht, Maas &c. (durch Zerstreuen, Eintrocknen, Schwinden, Abhandenkommen). Voraussetzung ist, daß der verlorene Theil mit dem vorhandenen nicht in einer inneren (qualitativen) Werthverbindung steht, so daß durch den Verlust des ersteren der Werth des letzteren herabgemindert wird (Schott S. 335), wie z. B. bei Verlust eines integrirenden Theils einer Maschine &c., denn alsdann liegt nicht Minderung, sondern Beschädigung der ganzen Sendung vor. Die Verbindung beider Theile muß also eine lediglich äußere sein, wie in der Regel bei fungibeln Sachen (Getreide, Holz, Mineralien &c.).

Unter „Beschädigung“ des Gutes ist jede äußere oder innere Verschlechterung desselben (Verderben, Zerbrechen, Feuchtwerden, Rosten, Entzünden, Verschießen der Farbe, Fäulnis, Faulen &c.) in qualitativer Hinsicht zu verstehen, jede nachtheilige Veränderung des Gutes in Betreff seiner Beschaffenheit. (R.=D.=S.=G. Entsch. Bd. 9 S. 278, Reichsger. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 1 S. 38.) Dahin gehört z. B. auch die Wertheinbuße, welche eine der Mode unterworfenen Waare durch ungebührliches langes Lagern in ihrem Tauschwerthe erleidet. (R.=D.=S.=G. Entsch. Bd. 20 S. 347. Renßner S. 445 Nr. 4. Buchelt, II, S. 463.) Besteht ein Transportgut aus verschiedenen Gegenständen, so kann die Beschädigung einzelner dieser Gegenstände als Beschädigung des ganzen Gutes nur dann betrachtet werden, wenn sämmtliche Gegenstände in der Weise zusammengehören, daß sie als ein untrennbares Ganzes erscheinen. Besteht der Komplex der Sendung aus physisch getrennten, und als selbstständige Objekte käuflichen und verkäuflichen Gegenständen, so kann die Beschädigung eines dieser Gegenstände nicht als Beschädigung (Entwerthung) der ganzen Sendung angesehen werden. Jedenfalls würde es in derartigen Fällen Sache des Entschädigung For-



ganzen, mit einem Frachtbriefe aufgegebenen Gutes nebst diesem selbst zur Beförderung bahnseitig erfolgt ist. Bis zu diesem Momente befinden sich die einzelnen, successive zur Auslieferung gelangenden Güter nur in Verwahrung der Bahn, und diese ist bis dahin lediglich als Verwahrer verantwortlich.

Die Dauer der Haftpflicht erstreckt sich auf die ganze Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung des Guts, sie läuft ununterbrochen, sowohl während dasselbe nach der Annahme noch auf dem Gütermagazin lagert, als auch während der Verwiegung, Verladung u. d. d. selbst, während des Transports unterwegs und noch nach der Ankunft am Bestimmungsort (Abladung, Nachverwiegung) bis zur Ablieferung. (Reichsger. Eisenbahn. Entsch., Bd. 2 S. 183.) Insbesondere wird durch eine Umladung des Gutes unterwegs, durch eine während des Transports stattfindende zollamtliche oder polizeiliche Revision, durch eine Unterbrechung des Transports in Folge irgend welcher Verkehrsstörungen während der Wartezeit die Haftpflicht der Eisenbahn an sich weder vermindert noch unterbrochen (Buchelt II S. 464, Staub S. 957). Auch ist z. B. eine die Verantwortlichkeit der Eisenbahn aufhebende Ablieferung darin nicht zu finden, daß dieselbe das Gut nicht an das Steueramt des Destinationortes, sondern bereits unterwegs an die Steuerbeamten aushändigt (R.-D.-G.-O. Entsch., Bd. 14 S. 1). Nur insofern erleidet ihre Haftpflicht als Frachtführerin eine Modifikation, als sie, wenn sie durch die gesetzlichen Zollvorschriften genöthigt ist, unterwegs sich des Gewahrsams des Guts zu begeben und dasselbe der Zollbehörde zu überlassen, so lange bis das Gut wieder in ihren Gewahrsam übergegangen ist, nur die Verantwortlichkeit eines Spediteurs trägt (Verl.-Ord. § 59 Abs. 3, Anm. 254 S. 311).

Das Ende der Haftpflicht fällt zusammen mit dem Momente der Ablieferung des Guts an den Empfänger. (Art. 403 H.-G.-B. Goldschmidt, Handb. I 2 § 65, S. 608 ff. Buchelt II S. 491, Endemann S. 729, Schott S. 336, v. Hahn II S. 603.) Unter „Ablieferung“ ist die unmittelbare reale Uebergabe des Guts seitens der Eisenbahn an den Empfänger von Hand zu Hand zu verstehen. Doch ist der Begriff der Ablieferung hierauf nicht beschränkt. Die direkte körperliche Uebergabe (reelle Tradition, Naturalübergabe) an den Empfänger ist nicht unbedingt erforderlich. Es genügt auch, daß die Eisenbahn mit Wissen und Willen des Empfängers die Gewahrsam des Guts wieder aufgibt und letzteren in den Stand setzt, selbst darüber zu verfügen. (R.-D.-G.-O. Entsch., Bd. 8 S. 26, Bd. 14, S. 293, Bd. 6, S. 273, Bd. 2 S. 258.) Aber die bloße Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Frachtguts, die Aufforderung an denselben, das Frachtgut abzuholen, und die Auslieferung des Frachtbriefs, überhaupt alle diejenigen Handlungen, welche bloß bezwecken, die Ablieferung vorzubereiten, können für sich allein nicht als Ablieferung gelten, noch eine solche ersetzen. Art. 395 H.-G.-B. bezw. § 75 Verl.-Ord. schreibt eine direkte Ablieferung an den Empfänger nicht vor, die Ablieferung kann unter den vorstehenden Kriterien auch in anderer Weise bewirkt werden. Darnach ist zu beurtheilen, ob die Ablieferung an einen Dritten derjenigen an den Empfänger gleichsteht.





Gut oder der Eigenthümer desselben (R.=D.=S.=G. Entsch. Bd. 15 S. 141, Reichsger. Eisenbahn. Entsch. Bd. 1 S. 132). Der Ausshändigung an den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger steht die Ausshändigung an eine von diesem zur Empfangnahme — sei es für eigene oder für des Empfängers Rechnung — ermächtigte dritte Person gleich, da der Ermächtigte der Vertreter des Empfängers der Eisenbahn gegenüber ist (Verf.=Ord. § 64 Anm. 295 S. 347. Allg. Abf.=Vorschr. § 52.) Die Ausshändigung an einen nicht bevollmächtigten Dritten — und wäre es auch der nachgewiesene Käufer des Guts — ist nicht Ablieferung im Sinne des § 75 Verf.=Ord. und dem Verluste des Gutes gleich zu achten (R.=D.=S.=G. Entsch. Bd. 25 S. 330). Schriftliche Vollmacht ist nicht erforderlich. (R.=D.=S.=G. Bd. 22 S. 133.) Vor Erreichung des Bestimmungsortes ist die Eisenbahn — außer im Falle legaler nachträglicher Anweisung des Absenders — zur Ablieferung des Guts an den Adressaten nicht befugt und dieser zur Annahme nicht legitimirt, auch wenn er sich im Besitze des Frachtbrief-Duplikats befindet, wohl aber nach Ankunft am Bestimmungsort, und zwar alsdann ohne Rücksicht auf den Besitz des Duplikats.

4. Erfolgt die Ausshändigung nicht zur rechten Zeit — d. h. nicht innerhalb der tarifarischen Lieferfristen (s. § 63 Anm. 286 S. 334 ff.) — aus Umständen, welche nicht in einem Verschulden des Empfängers ihren Grund haben, so endet die strenge Haftpflicht aus Art. 395 S.=G.=B. § 75 Verf.=Ord. nicht schon mit dem Ende der Lieferfrist, sondern erst mit der erfolgten Ablieferung oder einem dieser gleichstehenden Akte (z. B. Verkauf unanbringlichen Guts, gerichtliche Niederlegung etc.). Auch gilt alsdann die Präsomption des § 79. Liegt dagegen das Hinderniß oder die Verzögerung in der Ablieferung in einem Verschulden des Empfängers (Annahmeverzug desselben, *mora accipiendi*), so endet mit Eintritt des Verzugs bezw. Hindernisses diese strenge Haftpflicht der Eisenbahn, welche nur bis zur Ablieferung bezw. bis zur Verzögerung derselben durch Verschulden des Empfängers nach der *ratio legis* gerechtfertigt erscheint, und verwandelt sich in die mildere Haftung aus dem Verwahrungsvertrage, nach Maßgabe der Landesrechte (Buchelt II S. 494, Schott S. 408, Endemann, S.=R. S. 729, R.=D.=S.=G. Entsch. Bd. 14 S. 295, Reichsger. Eisenbahn. Entsch. Bd. 1 S. 270). Es steht daher im Einklange mit Art. 423 eod., wenn § 70 Abs. 2 Verf.=Ord. für den Fall eines Annahmeverzugs des Empfängers die Haftpflicht der Eisenbahn *ex recepto* auf das Maß der Verpflichtung eines bloßen Verwahrers, d. h. der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns herabmindert (s. die vorstehend angef. Entscheidungen).

372) Der mit den Worten „sofern sie nicht zu beweisen vermag“ § 75. beginnende Satz legt der Eisenbahn die Beweislast für diejenigen drei Ein- Abs. 1. reden auf, welche ihr allein gegen den Haftpflichtanspruch des Absenders etc. für Verlust, Minderung oder Beschädigung des Guts zustehen. Die Beweislast ist also derartig vertheilt, daß der Beschädigte zur Begründung seines Anspruchs nur das Bestehen des Frachtvertrages und die einfache Thatsache des Verlustes etc. seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung, dagegen die Eisenbahn behufs Ablehnung des Anspruchs eine jener drei Ein-



fällt oder die Eisenbahn Anerkenntniß und Erklärung gemäß § 58 fordert. Anderenfalls liegt die Haftung der Eisenbahn ob. (Anm. 245, 246 S. 297 ff.)

Dem Verschulden des Verfügungsberechtigten ist im Anschluß an die analoge Bestimmung des Art. 30 des internationalen Uebereinkommens gleichgestellt: „eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben“. Damit ist aber der Einwand des Verschuldens über das nach dem receptum zulässige Maaß erweitert und insoweit die strenge Haftpflicht der Eisenbahn gemildert. Ist der Schaden durch eine Anweisung des Verfügungsberechtigten herbeigeführt, so soll zur Liberirung der Eisenbahn schon genügen, daß sie als Ursache des Schadens eine nicht von ihr verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, d. h. ihr Nichtverschulden an der Anweisung, welche den Schaden herbeigeführt hat, darthut. Hierdurch ist jedoch die Einrede des Verschuldens in einer gesetzlich nicht statthaften Weise modificirt, d. h. auf einen Fall ausgedehnt, wo schon der Nachweis des Nichtverschuldens zur Liberirung der Eisenbahn ausreicht bezw. der Nachweis einer von ihr nicht verschuldeten Anweisung, — selbst wenn der Verfügungsberechtigte seinerseits mit Ertheilung der Anweisung ein Verschulden nicht begangen hat. Sein Verschulden soll hier gewissermaßen in der Ertheilung der — wenngleich nicht kulpösen — Anweisung an sich liegen, sofern dieselbe ohne Verschulden der Eisenbahn ergangen ist. Diese Bestimmung ist aber mit Art. 395 H.-G.-B. nicht vereinbar und daher gemäß Art. 423 H.-G.-B. unzulässig und ungültig.

<sup>374)</sup> 2. Die zweite Einrede ist, daß durch die natürliche Beschaffenheit des Guts der Schaden herbeigeführt ist. Diese Einrede stellt sich eigentlich nur als eine besondere Art der Einrede der höheren Gewalt dar (s. S. 436). (Thöl III S. 42 Ziff. 5. Schott S. 330. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 238.) Denn die höhere Gewalt besteht nicht allein in einem äußeren, sondern auch in einem inneren, d. h. von Innen kommenden, unabwendbaren und unvermeidlichen Ereignisse. Die natürliche Entwicklung, welche das Gut während des Transports an sich bezw. in Verbindung mit den unvermeidlichen Bewegungen und Einwirkungen desselben, rüttelnde und schütternde Bewegung, Einfluß der Zeit, des Klimas, der Temperatur, insbesondere Sonnenhitze und Kälte, Berührung mit anderen Transportobjekten u. s. w., d. h. Schäden bezw. Veränderungen aus der Natur der Sache nothwendig nimmt, bildet in der Regel ein nicht abwendbares und nicht vermeidliches Ereigniß, für welches die Eisenbahn ebenso wenig wie für andere derartige Ereignisse zu haften verpflichtet ist. Ganz dieselben Regeln, wie für die Einrede der höheren Gewalt, gelten daher auch für die vorliegende Einrede. Nur dann erscheint dieselbe begründet, wenn die Eisenbahn in Rücksicht auf die natürliche Beschaffenheit des speziellen Guts Alles gethan hat, was nach der allgemeinen Verkehrsanschauung und mit vernünftigen Mitteln von einem Frachtführer zum Schutze des Guts erwartet werden kann. Denn die Eisenbahn darf nicht alle Güter in gleicher Weise behandeln, sie hat vielmehr auf die individuelle Beschaffenheit des Gutes Rücksicht zu nehmen und danach mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu verfahren, d. h. diejenigen Vorkehrungen zu treffen, welche



lichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Ladage u. s. w. zu erleiden, für den Schaden nicht haften, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist, und zwar mit der in Art. 424 Al. 2 zu Gunsten der Eisenbahnen aufgestellten Beweisvermuthung. Die Eisenbahnen haben hiervon im § 77 Ziff. 4 der Verkehrsordnung Gebrauch gemacht (s. Anm. 385 S. 448).

375) 3. Die dritte Einrede ist, daß durch höhere Gewalt der Schaden <sup>§ 75.</sup> herbeigeführt worden ist. Ihr Begriff ergibt sich aus den bereits an frühe- <sup>Abf. 1.</sup> rer Stelle erörterten, für die Haftpflicht der Eisenbahnen maßgebenden Grundsätzen des receptum. (Anm. 27 u. 368.) Darnach haftet die Eisenbahn: a) unbedingt für ihre eigenen Handlungen, sowie für die Funktionen ihrer Betriebsmittel und die Handlungen ihrer Dienstorgane (Leute), d. i. für den sog. inneren Zufall, und b) bedingt auch für die Handlungen dritter Personen und für Naturereignisse, nämlich insoweit, als diese Handlungen bezw. Ereignisse durch menschenmögliche, durch die Umstände gebotene Vorsicht mit vernünftigen Mitteln überhaupt abgewendet oder in ihren Folgen unschädlich gemacht werden können, d. i. für den sog. äußeren Zufall. Damit ist zugleich der Begriff der höheren Gewalt gegeben. Er umfaßt alle hiernach nicht vertretbaren Handlungen und Ereignisse. Als höhere Gewalt sind diejenigen Naturereignisse und Handlungen Dritter anzusehen, welche ungeachtet aller irgend möglichen, durch die Umstände gebotenen Vorsicht weder abzuwenden, noch abzuwehren, noch in ihren schädlichen Folgen vermeidlich sind. Der Unterschied dieser Haftung ex recepto von der nach Maßgabe der bloßen Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers besteht also darin, daß nach ersterer für eigene Handlungen und die seiner Organe der Frachtführer derartig unbedingt haftet, daß ihn weder der Nachweis des Mangels aller Schuld, noch höchster Diligenz von der Vertretung eines Zufalls befreit, für Handlungen Dritter und Naturereignisse aber bedingt, so daß er frei wird durch den Nachweis höchster Diligenz nach Maßgabe des konkreten Falls. Diese beiden Grundsätze und der folchergestalt normirte Umfang der höheren Gewalt ist in der Theorie und Praxis im Wesentlichen übereinstimmend anerkannt. (Goldschmidt, Zeitschr. f. d. ges. R., Bd. 3 S. 58 f., 331 f. v. Sahn II S. 596 ff. Thöl III S. 39 f. Endemann, S.-R., S. 740. Schott S. 328. R.-D.-S.-G. Bd. 2 S. 247, Bd. 8 S. 26, 159. Eisenbahn.-Entsch. I S. 31, 145, 250, 360, II S. 291, 359, III S. 86, 333.) Darnach ist also im Einzelfalle zu entscheiden, ob beim Eisenbahntransport ein Naturereigniß (Erdrutsch, Felssturz, Blitz, Sturm, Ueberschwemmung ic.) oder eine Handlung Dritter (Raub, Aufruhr, Brandlegung ic.) als höhere Gewalt zu erachten ist. Eine solche liegt dann vor, wenn die Eisenbahn dargethut, daß es in concreto nicht möglich war, mit vernünftigen Mitteln (Schutzvorkehrungen, Schutzbauten, Bewachungs- und Aufsichtspersonal ic.) das Ereigniß ic. abzuwehren oder doch unschädlich zu machen.

Die Gewalt wird zwar in der Regel von Außen kommen, aber nothwendig ist es für den Begriff der höheren Gewalt nicht. Wird im Innern eines Eisenbahnmagazins von dritter Hand trotz aller nur mög-



einen Dritten derjenigen an den Empfänger gleichsteht. Die Legitimation hierzu kann auf der ausdrücklichen oder stillschweigenden Einwilligung des Empfängers (Vollmacht, Anweisung ic.), aber auch auf öffentlichen Einrichtungen beruhen. Demgemäß ist es auch als gültige Ablieferung anzusehen, wenn das Frachtgut am Bestimmungsorte der Steuer- oder Zollbehörde nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften zur Verabfolgung an den Adressaten übergeben und letzterer hiervon benachrichtigt worden ist. In diesem Sinne bestimmt Berl.-Ord. § 73 Abs. 2: „Der Ablieferung an den Empfänger steht die Ablieferung an Zoll- und Revisionschuppen nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation sowie die nach Maßgabe der Verkehrs-Ordnung stattfindende Ablieferung des Gutes an Lagerhäuser oder einen Spediteur gleich.“ — Zwar wird — wie bereits oben Anm. 371 S. 429 erörtert — während der Dauer des Transports (unterwegs) die Haftpflicht der Eisenbahn nicht ohne Weiteres und absolut dadurch ausgeschlossen, daß sie die Güter unterwegs zeitweise an die Zoll- oder Steuerbehörde abgeliefert hat. Wohl aber ist es mit Art. 395 H.-G.-B. vereinbar, die Ablieferungspflicht der Eisenbahn nach beendetem Transport, d. h. nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation dahin zu präzisieren, daß die Zollstätte als der Ablieferungsort oder die Abladestelle zu erachten sei und mit der Ablieferung an diese die Haftpflicht der Eisenbahn ende, wenn sie zugleich den Empfänger durch Anzeige von der Ankunft des Gutes und durch Zustellung der erforderlichen Papiere in den Stand gesetzt hat, sowohl über das Gut zu verfügen, wie auch selbst die weitere Sorge für dasselbe zu übernehmen. In diesem Sinne ist die früher sehr kontroverse Frage vom R.-D.-H.-G. (Entsch. Bd. 2 S. 247 (252—255), Bd. 8 S. 26) zutreffend entschieden worden. Dem ist auch das Reichsgericht (18. September 1880 und 15. Mai 1885, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. I S. 270, Bd. 4 S. 163) eod. Bd. 4 S. 434) beigetreten. Auch wenn die Räume, in welchem am Bestimmungsorte die Zollbehörde die Revision bewirkt, unter Mitaufsicht bezw. Mitverschluß der abliefernden Bahn stehen, ist aus gleichem Grunde die Haftpflicht aus dem Frachtvertrage als beendet anzusehen und kann die Eisenbahn je nach Lage der tatsächlichen Verhältnisse nur noch als gewöhnlicher Verwahrer in Anspruch genommen werden. (Rudbeschel S. 182. R.-D.-H.-G. Bd. 14 S. 295.) Anders liegt der Fall, wenn nach Uebereinkunft mit dem Empfänger die Eisenbahn die zollamtlichen Manipulationen vornimmt, bevor sie diesem die Ankunft des Gutes anzeigt. Alsdann liegt hierin eine Verschiebung der Anvisirung und Auslieferungspflicht bis zur Erledigung des Verzollungsgeschäfts, und ist mit der Verabfolgung des Gutes an die Zollbehörde die Ablieferung an den Empfänger noch nicht bewirkt. (Reichsger. 19. Februar 1886. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 412.) In Betreff der Ablieferung des Gutes an Lagerhäuser oder an einen Spediteur besteht dieser Unterschied nicht. Sie ist sowohl während des Transports (unterwegs auf Zwischenstationen bei Transporthindernissen Berl.-Ord. § 65), wie nach beendetem Transport (am Bestimmungsorte bei Ablieferungshindernissen Berl.-Ord. § 70) der Ablieferung an den Adressaten gleich zu achten, wenn sie nach Maßgabe der Verkehrsordnung (s. § 70





gesetzbuch kann daher, wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbrief zum Transport übernimmt, in welchem als Ort der Ablieferung ein weder an ihrer Bahn, noch an einer der sich an sie anschließenden Bahnen liegender Ort bezeichnet ist, bedungen werden, daß die Haftpflicht der Eisenbahn oder der Eisenbahnen als Frachtführer nicht für den ganzen Transport bis zum Ort der Ablieferung, sondern nur für den Transport bis zu dem Ort bestehe, wo der Transport mittelst Eisenbahn enden soll; ist dies bedungen, so treten, in Bezug auf die Weiterbeförderung, nur die Verpflichtungen des Spediteurs ein. (Endemann, R. d. E., S. 614. v. Hahn, II, S. 756. Buchelt, II, S. 587. Thöl, III, S. 138, 232. Schott S. 511. Ruddeschel S. 194. Wehrmann S. 184. Staub S. 1015.)

Von dieser Befugniß ist in der Verk.-Ordn. § 76 Abs. 1 Gebrauch gemacht und in abgekürzter Form bestimmt, daß, wenn auf dem Frachtbriefe als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet ist, die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer nur bis zur letzten Eisenbahnstation besteht und in Bezug auf die Weiterbeförderung die Verpflichtungen des Spediteurs eintreten, jedoch nur die Verpflichtungen, nicht auch die Rechte. (Endemann, R. d. E., S. 614.) Aus der Verpflichtung der Eisenbahn zur Expedition solcher Güter folgt übrigens auch zugleich ihre Berechtigung, in geeigneter Weise, also mittelst eines Spediteur oder einer anderen Gelegenheit, die Fortsetzung des Transports bis zum Bestimmungsort herbeizuführen, mithin das Expeditionrecht der Eisenbahn, sofern nicht wegen sofortiger Weiterbeförderung vom Absender oder Empfänger Verfügung getroffen ist. (Verk.-Ord. § 68 Abs. 4. Thöl III S. 138.)

378) In Ausnahme von der Regel des Abs. 1 hält für Sendungen nach solchen seitwärts gelegenen Orten, nach welchen die Eisenbahn Einrichtungen für die Weiterbeförderung getroffen hat, Abs. 2 die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer für den ganzen Transport, d. h. bis zum Ablieferungsort, aufrecht (Schott S. 411). Es sind hier — wie in Parenthese angedeutet — die in der Verk.-Ordn. § 68 Abs. 3 (vgl. auch § 60 Abs. 3) bezeichneten Rollfuhrunternehmer gemeint, welche von den Eisenbahnverwaltungen zum Abfahren der Güter nach seitwärts belegenen Ortschaften bestellt werden. (Anm. 322 ff. S. 379 ff.) Wenngleich selbstständige Frachtführer, werden sie doch durch die bahnamtliche Bestellung als Organe der Eisenbahnverwaltung und den Leuten derselben gleichgestellt erachtet (§ 68 Abs. 3, § 9 Verk.-Ordn.), derartig, daß die Fortsetzung des Transports durch die bahnamtlich bestellten Rollfuhrunternehmer gewissermaßen als ein integrierender Theil des eigentlichen Eisenbahntransports gilt. (Anm. 323 S. 381.) Ruddeschel S. 195. v. Hahn II S. 757 Note. Schott § 349 S. 443, § 358 S. 511.) Die Eisenbahn verpflichtet sich, indem sie ihren Rollführern den Transport überträgt, denselben selbst als Frachtführer zu Ende zu führen und demgemäß auch die Haftpflicht als Frachtführer bis zum Ablieferungsort zu tragen.

379) Mit Rücksicht darauf ferner, daß neben der Angabe des an der Eisenbahn belegenen Bestimmungsortes im Frachtbriefe häufig noch weitere Ortsbezeichnungen enthalten sind, welche anderen Zwecken, als der Fixirung der Transportstrecke dienen, z. B. nur zum Zwecke der Avisirung oder als



Abholungs- bezw. Lagerfrist (s. § 69 Abs. 1—4 Verf.-Ord.) abzuwarten und alsdann so zu verfahren, wie dies in Betreff der Güter, deren Ab- oder Annahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, im § 70 Verf.-Ord. vorgeschrieben ist. Dagegen ist sie nicht berechtigt, solche Güter, sei es während der Abholungsfrist oder nach Ablauf derselben, an den „im Frachtbrief angegebenen anderweitigen Bestimmungsort“ zu senden bezw. selbst zu transportieren. Thut sie dies dennoch und entsteht auf dem Weitertransport ein Verlust, so kann sie sich nicht darauf berufen, daß sie für diesen Weitertransport nur die Verpflichtungen eines Spediteurs zu tragen habe (Art. 430 S.-G.-B. § 76 Abs. 1 Verf.-Ord.). Denn es liegen in diesem Falle die tatsächlichen Voraussetzungen des Art. 430 S.-G.-B. (§ 76 Abs. 1) nicht vor, da als Bestimmungsort ein an der Eisenbahn liegender Ort im Frachtbriefe bezeichnet ist. Sie hat also in diesem Falle den Frachtvertrag bezw. ihre Ablieferungspflicht aus demselben nicht gehörig erfüllt und muß daher für den entstandenen Verlust zc. als Frachtführer gemäß Art. 395 ff. S.-G.-B. § 75 Verf.-Ord. haften.

### **§ 77.**

#### **• Beschränkung der Haftung bei besonderen Gefahren.<sup>380)</sup>**

(1) Die Eisenbahn haftet nicht:

1. In Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifs oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportirt werden.

für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist.<sup>381)</sup>

Unter dieser Gefahr ist auffallender Gewichtsabgang oder Verlust ganzer Stücke nicht zu verstehen.<sup>382)</sup>

I. Wenn die Eisenbahn dem Absender auf dessen im Frachtbriefe zu stellenden Antrag Decken überlässt, so übernimmt sie dadurch auch bei solchen Gütern, welche nach den Bestimmungen des Tarifs (Abschnitt B III) nicht in offen gebauten Wagen befördert werden, keine weitergehende Haftpflicht, als ihr bei Beförderung in offenen Wagen ohne Decken obliegt.

II. Gehen Güter in offen gebauten Wagen von einer Anschlussbahn über, so gilt diese Beförderungsart auch für den weiteren Transport als vereinbart.

2. In Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (§ 58) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind,



fallen die Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht durch Befreiungsverträge gestattet. Das H.-G.-B. läßt die vertragmäßige Beschränkung der Haftpflicht einerseits bei einer Reihe bestimmter Transportgefahren (Art. 424), andererseits bei dem erfahrungsgemäß mit dem Eisenbahntransport gewöhnlich verbundenen Gewichts- oder Maaßverlust gewisser Güter (Art. 426) zu. Es gestattet zunächst in Art. 424 Abs. 1 den Eisenbahnen in Ansehung gewisser Transportgefahren sich auszubedingen, daß für den Schaden nicht gehaftet werde, der aus diesen Gefahren entstanden ist. (Endemann, R. d. E., S. 573, Goldschmidt in der Zeitschr. f. d. ges. H.-R., Bd. 4 S. 569 f., 642 f., Bd. 6 S. 606, v. Sahn II S. 724, Thöl III S. 163 f., Rudbeschel S. 195, Wehrmann S. 99.) Hat nun eine solche Vereinbarung stattgefunden, so würde nach den gewöhnlichen Beweisregeln den Eisenbahnen der Nachweis obliegen, daß ein eingetretener Schaden durch die ausgeschlossene Gefahr verursacht ist, zwischen beiden ein ursächlicher Zusammenhang besteht. Durch diese Beweislast würde aber der Werth jener Vereinbarungen für die Eisenbahnen im Wesentlichen illusorisch werden (Schott S. 486, Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 136). Deshalb ist zugleich durch Art. 424 Abs. 2 eine Aenderung der normalen Beweislast dahin festgesetzt, daß, wenn eine der in diesem Artikel zugelassenen Bestimmungen bedungen ist, zugleich als bedungen gilt, daß bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet werden soll, es sei ein eingetretener Schaden, sofern er aus der nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden. Es ist damit eine nur durch Gegenbeweis zu entkräftende gesetzliche Vermuthung zu Gunsten der Eisenbahnen geschaffen worden (s. Anm. 388 S. 453).

In der Verk.-Ord. § 77 ist von den Eisenbahnen von der durch das H.-G.-B. Art. 424 verliehenen Befugniß Gebrauch gemacht, d. h. die vom H.-G.-B. gestatteten Haftbeschränkungsverträge sind durch die Verkehrsordnung zu wirklich vereinbarten geworden.

381) Ziff. 1 enthält die erste Beschränkung der Haftpflicht. Die Transportgefahr liegt in dem Unbedecktfsein der zum Transport verwendeten Wagen. § 77.  
Abs. 1.  
Ziff. 1.  
Satz 1.

Die erste Voraussetzung dieser Haftbeschränkung ist der Transport in unbedeckten Wagen. Man unterscheidet bedeckte (geschlossene) und unbedeckte (offene) Wagen. Bedeckte Wagen sind nur solche, die nach ihrer Konstruktion und Bauart mit einer dauernden, einen integrierenden Theil des Wagens bildenden, niet- und nagelfest mit den übrigen Theilen des Wagens verbundenen Bedachung versehen werden. (Thöl III S. 173, v. Sahn II S. 726, R.-D.-H.-G. Bd. 13 S. 430, Bd. 14 S. 219, Bd. 20 S. 239, Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 171.) Alle anderen Wagen sind unbedeckte, gleichviel, ob sie ganz offen benutzt oder ohne Aenderung ihrer offenen Bauart vorübergehend mit Decken versehen werden. Sie bleiben auch im letzteren Falle unbedeckte Wagen (Buchelt II S. 565, Endemann, R. d. E., S. 574, R.-D.-H.-G. Bd. 3 101, Bd. 12 S. 116, Bd. 13 S. 430, Bd. 14 S. 219, Reichsger. Eisenbahnrechtl. Bd. 3 S. 171).

Die zweite Voraussetzung ist, daß der Transport in unbedeckten



In Rücksicht auf die ihr zur Seite stehende Vermuthung liegt übrigens der Eisenbahn die Beweislast dafür nicht ob, daß im konkreten Falle die Ausführung des Diebstahls durch den Transport in unbedeckten Wagen erleichtert sei (v. Sahn II S. 727 § 5, R.-D.-G.-G. Entsch. Bd. 6 S. 175, Bd. 19 S. 133).

Zugleich sind in dem bereits an früherer Stelle erörterten § 57 der Berl.-Ord. (Anm. 240 ff. S. 292 ff.) Bestimmungen über den Umfang des Rechtes des Absenders getroffen, die Beförderung bei denjenigen Gütern, welche in gedeckt gebauten Wagen nach dem Tarife befördert werden, in offen gebauten Wagen zu verlangen, wie auch umgekehrt, und über die Form dieses Verlangens. (Vgl. noch Allg. Abf.-Vorschr. § 33 Abs. 3 u. 4.)

382) Im Abs. 2 der Ziff. 1 ist zusätzlich bestimmt, daß unter der in § 77. Abs. 1. Ziff. 1 in Rede stehenden Gefahr auffallender Gewichtsabgang oder Verlust ganzer Stücke nicht zu verstehen ist. An sich ist zwar die Gefahr des Transports in unbedeckten Wagen nicht auf Schäden durch Witterungseinflüsse beschränkt, kann sich vielmehr nach den Umständen des Falls auch auf das Abhandenkommen ganzer Stücke oder großer Theile derselben namentlich durch Diebstahl erstrecken (s. die vorangehende Anm. 381 i. f.). Die Verkehrsordnung schließt jedoch eine so weitgehende Haftbeschränkung aus. (Thöl III § 58 S. 176, Wehrmann S. 112, v. Sahn II S. 736, Schott S. 491.)

383) Ziff. 2 enthält die zweite Beschränkung der Haftpflicht. Die Transportgefahr liegt in dem Fehlen oder in der Mangelhaftigkeit der Verpackung von Gütern, welche einer solchen auf dem Transporte zum Schutze gegen Beschädigung bedürfen (Rudbeschel S. 210, Endemann, R. d. G. S. 574, Staub S. 1005). § 77. Abs. 1. Ziff. 2.

Die erste Voraussetzung ist die Aufgabe unverpackter oder mangelhaft verpackter Güter der angegebenen Art. Welche Güter hierher gehören, was insbesondere unter „mangelhafter Verpackung“ zu verstehen ist, und wer hierüber im Zweifel zu entscheiden hat, ist oben § 58 S. 297 ff. erörtert (Allg. Abf.-Vorschr. § 24. Bes. Ausf.-Best. 3. § 24.)

Die zweite Voraussetzung ist, daß über die Aufgabe in unverpacktem oder mangelhaftem Zustande eine Erklärung des Absenders auf dem Frachtbrieфе enthalten sein muß. Die Form, die schriftliche oder gestempelte, gedruckte u. Erklärung auf dem Frachtbrieфе ist nothwendig und obligatorisch. Nach § 58 Abs. 2 Berl.-Ord. ist die Eisenbahn berechtigt, zu verlangen, daß der Absender auf dem Frachtbrieфе das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung anerkennt. (Allg. Abf.-Vorschr. § 24 Abs. 3.) Jede andere Form macht den Beschränkungsvertrag ungültig. Sie kann daher nicht durch mündliche Erklärung oder durch eine bezügliche Bestimmung in Reglements oder Tarifen oder ein neben dem Frachtbrieфе herlaufendes u. Schriftstück ersetzt werden (Endemann, R. d. G., S. 575). Andererseits braucht die Erklärung nicht die Form einer Vereinbarung zu haben. Es kann zwar zu dieser Erklärung kumulativ noch eine andere aus irgend welchen Gründen hinzutreten, wie z. B. die im § 58 Abs. 2 der Berl.-Ord. angeordnete besondere Erklärung nach Maßgabe des vorgeschriebenen Formulars. Indes dieser Revers hat lediglich den Zweck, der Eisenbahn nach





Tarifs oder speziell durch besondere Vereinbarung. Es gilt hierüber das oben Anm. 381 S. 444) Gesagte. Die Vereinbarung kann in beliebiger Form erfolgen, entweder durch besondere Uebereinkunft (mündlich, schriftlich 2c.) oder durch reglementarische oder tarifarische Vorschriften. Jedenfalls muß aber eine vorgängige Vereinbarung ersichtlich sein. Die Verk.-Ord. schreibt die bezüglichen Güter zum Theil speziell vor (§ 50 Anl. B), zum Theil überläßt sie deren Bestimmung den Tarifen oder besonderer Vereinbarung mit dem Absender. Vgl. die allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenb.-Güter-Tarifs, Th. I Bd. II, §§ 35, 36 und Allg. Abf.-Vorschr. § 35 Abs. 1 (Stückgüter). § 36 Abs. 1—3 und § 50 (Wagenladungsgüter). Die Worte „nach Bestimmung des Tarifs“ sollen übrigens nicht bedeuten, daß die Bestimmung gerade in dem Verzeichnisse der Frachtpreisansätze enthalten sein, sondern daß eine ordnungsmäßige, gehörige Veröffentlichung stattfinden müsse. (R.-D.-G.-G. Bd. 21 S. 108.) Die Beschränkung der Haft wird aber dadurch nicht beseitigt, daß die Eisenbahn ihren Leuten gestattet, dem Absender oder Empfänger beim Auf- oder Abladen mit oder ohne Entgelt behülflich zu sein bezw. sich ihm zu diesem Zwecke zu vermieten. Es kann dieß nicht aus der dienstlichen Beziehung dieser Leute zur Eisenbahn gefolgert werden. Auch wenn die Bahn selbst zu diesem Behufe dem Absender 2c. gegen eine Gebühr die erforderlichen Leute stellt, geht damit die Haftung nicht auf sie über, denn sie übernimmt damit nicht das Aufladen 2c. unter eigener Verantwortlichkeit und Kontrolle. (Allg. Tarifvorschriften B II, XI. 3, Wehrmann S. 118, Reysner S. 485.) Ebenso wenig cessirt die Haftbeschränkung dadurch, daß die Eisenbahn trotz tarifarischer Bestimmung oder besonderer Vereinbarung freiwillig aus Liberalität, Gefälligkeit das dem Absender 2c. obliegende Auf- bezw. Abladen selbst ausführt. (R.-D.-G.-G. Entsch. Bd. 20 S. 238, Reichsger.-Entsch. Bd. 1 S. 15, 16.)

Liegen die beiden vorbezeichneten Voraussetzungen vor, so haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist. Es ist also nicht die Haftpflicht für jeden Schaden überhaupt aufgehoben, sondern nur für den aus dem Auf- oder Abladen bezw. mangelhafter Verladung entstandenen; der Schaden braucht sich auch nicht als ein unabwendbarer darzustellen, sondern es genügt, daß er mit der übernommenen Gefahr in kausalem Zusammenhange steht, wobei der Eisenbahn die Erleichterung der Beweislast aus Abs. 2 (Anm. 388) zur Seite steht. Der Schaden umfaßt nicht allein die Beschädigungen und Nachteile, welche bei und durch die Manipulation des eigentlichen Ein- und Ausladens der Güter — vor Beginn und nach Beendigung des Transports — entstehen, sondern auch die weiteren Unregelmäßigkeiten, welche während des Transports, also unterwegs aus der unzuweckmäßigen Verladungsweise hervorgehen, z. B. Umfallen, Abstoßen von zerbrechlichen Gegenständen, Ueberlastung, Beschädigung durch schlechtes oder ungenügendes Verschließen der Thüren, Schaden durch mangelnden Schutz gegen die Witterung, fehlende oder unvollständige Bedeckung, Verstreuen, Beschädigung der Verpackung.

In engem Zusammenhange mit dieser Bestimmung der Verkehrs-Ord-



Es sind dies „Bruch, Rost, innerer Verderb, außergewöhnliche Fäulnis, Austrocknung und Verstreuerung“. Die Ausführung ist jedoch nur beispieisweise und nicht erschöpfend. Die Haftbeschränkung der Ziff. 4 für diese Schäden tritt also nicht bei allen Gütern ein, sondern nur bei solchen, welche ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit nach der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, einen derartigen Schaden zu erleiden, d. h. also nicht überhaupt und möglicherweise, sondern welche leicht rosten, brechen, verderben (Reichsger. Eisenbahn. Entsch. Bd. 5 S. 136) :c. Ueber beide Fragen, ob ein Gut jene eigenthümliche natürliche Beschaffenheit besitzt, sowie ob der eingetretene Schaden eine Folge derselben ist, hat im Streitfalle nur der Richter zu entscheiden. Deshalb fehlen hier — im Gegensatz zu den Ziff. 1, 2 und 3 — die Zusätze „nach Vereinbarung mit dem Absender“ bezw. „nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe“. Nicht durch Vereinbarung, sondern durch richterliches Ermessen wird event. das Vorhandensein der dem Haftausschlusse zu Grunde liegenden Voraussetzung festgestellt. Eine besondere Vereinbarung oder tarifariiche Bestimmung kann hierüber bindend nicht getroffen werden.

Liegt die dargestellte Voraussetzung vor, so haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, der aus dieser Gefahr entstanden ist. Nicht die Haft für jeden Schaden ist somit etwa ausgeschlossen, sondern nur für denjenigen, der sich als Folge dieser leichten Verletzbarkeit darstellt (Thöl III S. 183), wobei der Eisenbahn die Beweisführung gemäß § 77 Abs. 2 erleichtert ist. Der Schaden braucht nicht unabwendbar zu sein, es reicht aus, daß er mit der eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit des Guts erkennbar in causalem Zusammenhange steht, also z. B. erfahrungsgemäß: Bruch bei Glas; — Rost bei Metall; — innerer Verderb bei Obst, Fleisch; — außergewöhnliche Fäulnis bei Spirit; — Austrocknung bei irischem Getreide, Wolle, Holz; — Verstreuerung bei Körnerfrüchten. (Schott S. 493 u. Note 44. Endemann, R. d. E., S. 576.)

305) Ziff. 5 enthält die fünfte Beschränkung der Haftpflicht. Die § 77. Transportgefahr liegt in der eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der Abs. 1. zu transportirenden Güter als lebender Thiere, und insoweit in Ziff. 5 Abs. 5. eigentlich nur eine besondere Anwendung, ein spezieller Fall der Ziff. 4. (W. Koch S. 108. v. Gabn, II, S. 732.)

Die alleinige Voraussetzung in der Transport von lebenden Thieren. Es genügt die begriffliche Feststellung, daß das Transportobjekt ein lebendes Thier ist, um die Haftbeschränkung der Ziff. 5 darauf in Anwendung zu bringen, gleichviel welcher Art, mithin nicht bloß Zug- und Hausthiere bezw. Thiere, welche im Handels- und Transportverkehr gewöhnlich vorkommen, sondern auch Thiere jeder Art und Gattung wilde Thiere, Vögel, Fische, auch Insekten z. B. Bienen Endemann, R. d. E., S. 576.

Liegt diese Voraussetzung vor, so haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, der aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist. Auch hier ist nicht Befreiung von jeder Haftbarkeit, sondern nur für Schäden gemeint, welche mit der eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit gerade dieses Transportobjekts zu-



Ziff. 6 H.-G.-B. gegebene Befugniß hinaus und ist daher gemäß Art. 423 H.-G.-B. ungültig. Denn Art. 424 Ziff. 6 H.-G.-B. gewährt die Befugniß zur vertragmäßigen Haftbeschränkung in Betreff aller „begleiteten Güter“, ohne Unterschied, ob ihre Begleitung vorgeschrieben bezw. vereinbart war oder nicht. Entscheidend ist also nicht, ob die Begleitung mit oder ohne Vereinbarung erfolgt, sondern lediglich, daß die Güter tatsächlich begleitet sind (C. F. Koch S. 432. W. Koch S. 109. Buchelt, II, S. 659. Ma-lower S. 462). Die Thatsache der Begleitung genügt. (Anderß nach Art. 31 Ziff. 6 des internat. Uebereink.) Dies folgt e contrario aus H.-G.-B., Art. 424 Ziff. 1, 2 u. 3, welche eine Vereinbarung voraussetzen, und hin-wiederum aus Ziff. 4 u. 5, wo dies wie bei Ziff. 6 nicht der Fall ist. Es liegt kein Grund für die gegentheilige, von Thöl, III, S. 192, Schott S. 494 (übrigens im Widerspruch mit S. 495 Anm. 57), und v. Hahn, II, S. 734 § 16, vertretene Annahme vor. Der Wortlaut giebt zu dieser Einschränkung keinen Anlaß. In den Protokollen (S. 5017, 5110) ist von einer vorgängigen Vereinbarung bezw. Verabredung über die Begleitung nicht die Rede. Der Umstand, daß die Haftbeschränkung über begleitete Güter auszu-be-dingen ist, involvirt durchaus nicht, daß auch die Begleitung selbst ver-einbart sein müsse. Es darf daher nicht eine Haftbeschränkung für Güter bedungen werden, die nicht begleitet worden sind, sondern nur nach Maßgabe reglementarischer oder tarifarischer Bestimmungen oder nach besonderer Ver-einbarung mit dem Abiender zu begleiten waren bezw. hätten begleitet wer-den müssen. Solche Güter hat die Eisenbahn, wenn sie ohne Begleitung aufgegeben werden, zurückzuweisen oder haftet für dieselben, wenn die Zurück-weisung unterlaßen wird. Die Befugniß des Art. 424 Ziff. 6 aber bezieht sich nur auf wirklich begleitete, nicht auf bestimmungsmäßig zu beglei-tende Güter.

In diese Voraussetzung — der Transport begleiteter Güter einschließlich Thiere — gegeben, ist haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung be-zweckt wird. Nicht Überwälzung von jeglicher Haftung ist beabsichtigt, sondern nur von der Haftung für diejenigen Schäden, deren Eintritt durch die Be-gleitung abgewendet werden soll. Welche Schäden hierher gehören, ist den richterlichen Ermessen überlassen, und hängt von der Art der begleiteten Güter und den sonstigen Umständen ab. Der Eisenbahn kommt hierbei die Erleichterung der Beweislast aus Art. 2 zu stehen. Bestimmungen oder tarifarische Bestimmungen hierüber haben keine bindende Kraft, bedürfen da-her im konkreten Falle nicht der richterlichen Prüfung und Feststellung. Es ist nicht notwendig, daß der Schaden sich als ein vermögenswerth verhält sondern es genügt, daß er aus dem durch die Begleitung abgewendeten Gefahren im Bereiche des ist. Ein etwaiges Fortbleiben des Güters von ihrer Route zu dem Schaden hat die Haftbeschränkung nicht. Der Beweis ist anzuheben, daß die Begleitete Güter gegen Diebstahl und Veruntreuung je nach der Art der Güter gegen Entwendung durch Feuer geschützt sind, daß es dem Begleiter nicht an der nöthigen Sorgfalt gebrach. Nach dem Art. 2 ist die Eisenbahn der Schutzmaßregeln zu weichen, wenn der Transport in einem dieser Fälle, Veruntreuung, Diebstahl, Feuer, etc.



kann unmöglich jene Vermuthung Platz greifen. Andererseits kann aber, wenn die Durchnässung an sich und in concreto möglich war, von der Hahn zur Erlangung jener Vermuthung nicht noch der strikte Nachweis erfordert werden, daß der Regen zc. so stark und anhaltend war, daß er die Durchnässung in dem in concreto eingetretenen Umfange herbeizuführen vermochte, oder daß ein Gut, welches seiner natürlichen Beschaffenheit nach überhaupt schwinden kann, wirklich in der in concreto eingetretenen Ausdehnung in Folge seiner Beschaffenheit zu schwinden vermochte.

Die Vermuthung erstreckt sich auf alle Schäden bezw. Schadensursachen, welche aus den im § 77 Berl.-Ordn. bezeichneten Gefahren entstehen können, insoweit ein Zusammenhang damit nach den Umständen des Falls im Bereich der Möglichkeit liegt. Sie dauert, da sie gesetzlich in unmittelbarem Zusammenhange mit einer Vertragsbestimmung steht, so lange der Vertrag selbst bezw. die damit verknüpfte Vertragsbedingung wirkt. Sie greift nicht nur für die vereinbarte Beförderungszeit Platz, sondern ist auch für die Zeit der unverschuldeten Verzögerung des Transports wirksam. (Schott S. 489. Endemann, R. d. E., S. 578. A. M. Thöl, III, S. 169 ff.) Doch kommen nur Erbschaftsprühe des Absenders bezw. Empfängers gegen die Eisenbahn wegen Schäden zc. am Frachtgut in Betracht; nicht auch umgekehrt Erbschaftsprühe der Eisenbahn gegen den Absender zc. (Reichsger. Eisenbahn. Entsch. Bd. S. 42, Bd. 5 S. 136.) Nicht nothwendig ist es, daß die betreffende Gefahr sich als die alleinige Ursache des Schadens darstellen muß, um die Vermuthung zu begründen; auch wenn damit andere Ursachen ersichtlich konkurriren, greift die Vermuthung Platz. Sie wird nur durch den Nachweis beseitigt, daß eine andere Ursache die alleinige Ursache sei. (Thöl, III, S. 168, 169.)

Die Vermuthung gilt nur „bis zum Nachweise des Gegentheils“. Daß folgt aus der Rechtsnatur der Vermuthung. Die Beweislast gestaltet sich also so, daß nach der Sachdarstellung des Klägers die Eisenbahn sich einredeweise auf eine der vereinbarten Beschränkungen der Haftpflicht beruft. Ergiebt nun die Sachdarstellung für den Richter an sich die Möglichkeit der Entstehung des Schadens aus der bezeichneten — nicht übernommenen — Gefahr, oder ist diese Möglichkeit event. von der Eisenbahn erweislich gemacht, (R.-D.-G.-B. Entsch. Bd. 6 S. 175, Bd. 17 S. 296), dann tritt die Präsumtion ein, und gegen diese kann der Kläger den Gegenbeweis führen. (Reußner S. 483. Rudelschel S. 214. Staub S. 1007.) Dieser Gegenbeweis kann sich in zweifacher Richtung bewegen. Entweder kann er darauf hinauslaufen, daß in concreto der Schaden durch ein bestimmtes von der Eisenbahn zu vertretendes Ereigniß entstanden sei, oder daß er aus der nicht übernommenen Gefahr in concreto nicht habe entstehen können, und hiergegen steht dann wieder der Eisenbahn der Gegenbeweis offen. (v. Hahn, II, S. 736, III, S. 172. Buchelt, II, S. 570. Schott S. 488. Endemann, R. d. E., S. 577. Reichsger. Eisenbahn. Entsch. Bd. 1 S. 11, Bd. 3 S. 171, Bd. 5 S. 272.)

<sup>380)</sup> In Uebereinstimmung mit Art. 425 Abi. 3 des H.-G.-B. bestimmt § 77 Abi. 3 Berl.-Ordn., daß eine Befreiung von der Haftpflicht auf Grund





fährliche) den Schaden verursacht habe. Ist dieser andere Umstand nun eine schuld bare Handlung der Bahn u., so involviret dieß lediglich eine besondere Kategorie der dem Absender obliegenden Gegenbeweise. (v. Sahn, II, S. 737. Thöl, III, S. 172.) Auch den Kausalnexuß zwischen Schaden und Verschulden hat der Beschädigte zu erweisen. Es genügt nicht der bloße Nachweis irgend eines beim Transport vorgefallenen Verschuldens, sondern, daß durch ein solches Verschulden der Schaden entstanden ist. (H.-D.-G.-B. Bd. 9 S. 337, Bd. 13 S. 393, Bd. 15 S. 83 f., Bd. 17 S. 296, Bd. 19 S. 133, Bd. 20 S. 283. Reichsger. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 1 S. 14, 122, Bd. 3 S. 171.)

## § 78.

### Beschränkung der Haftung bei Gewichtsverlusten.<sup>390)</sup>

(1) In Ansehung derjenigen Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden, ist die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu nachstehenden Normalsätzen ausgeschlossen.<sup>391)</sup>

(2) Der Normalsatz beträgt 2 Prozent bei flüssigen und feuchten, sowie bei nachstehenden trockenen Gütern:

geraspelte und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Taback, Fettwaaren, Seife und harte Oele, frische Früchte, frische Tabackblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst, Thierfleisch, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen, frische Ritze.<sup>392)</sup>

(3) Bei allen übrigen trockenen Gütern der im Absatz 1 bezeichneten Art beträgt der Normalsatz 1 Prozent.<sup>393)</sup>

(4) Der Normalsatz wird, im Falle mehrere Stücke auf einen und denselben Frachtbrief befördert worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.<sup>394)</sup>

(5) Diese Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, insoweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.<sup>395)</sup>

(6) Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt.<sup>396)</sup>

<sup>390)</sup> Daß H.-D.-G.-B. Art. 426 Abs. 1 gestattet den Eisenbahnen in An- § 78. sehung der Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem



sagen ausgeschlossen. Diese Fassung erweckt zwar den Anschein, als sei damit den Eisenbahnen die Befreiung von jeglicher Haftung innerhalb der bestimmten Normalsätze gewährt. Indes der im Abs. 5 zugelassene Gegenbeweis des Absenders sowohl gegen die im Abs. 1 präsumirte Ursache der Entstehung des Schadens, wie auch gegen die Angemessenheit des bestimmten Prozentsatzes im Allgemeinen und im konkreten Falle lassen klar erkennen, daß hier nicht die Zulassung einer absoluten Ausschließung der Haftpflicht beabsichtigt ist, sondern nur einer Vermuthung, welche den Zweck hat, den Eisenbahnen, die ihnen nach § 75 obliegende Beweislast und dadurch mittelbar ihre Haftpflicht zu erleichtern, aber durch Gegenbeweis beseitigt werden kann. (Thöl III S. 185, Renßner S. 488, Nr. 2, Schott S. 501, W. Roch S. 116 [praesumptio juris], Briz (S. 422 [gesetzliche Vermuthung], Endemann, R. d. G. S. 579).

<sup>392)</sup> 3. Nach Abs. 2 u. 3 beträgt der Ausschluß der Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste zwei Prozent bei flüssigen und feuchten, sowie bei den im Abs. 2 speziell aufgeführten trockenen Gütern. Bei allen übrigen trockenen Gütern beträgt der Normalsatz ein Prozent. § 78 stipulirt die Haftbeschränkung jedoch nur für Verlust an Gewicht, während nach Art. 426 H.-G.-B. bedungen werden kann, daß bis zu einem im Voraus bestimmten Normalsatz für Verlust an Gewicht oder Maas nicht gehaftet werde. Für Maasverluste fehlt mithin die durch Art. 426 gestattete Vereinbarung der Vermuthung und trifft die Eisenbahn die volle Beweislast aus Art. 395 H.-G.-B. Ferner liegt der Eisenbahn, wengleich in der Verf.-Ord. gewisse Güter als solche bezeichnet sind, welche regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden, dennoch im Streitfalle noch der Beweis dafür ob, daß es sich in concreto um ein Gut von der fraglichen Beschaffenheit handelt. Von diesem Gesichtspunkte aus ist die Bestimmung des Abs. 2, daß alle trockenen und nassen Güter zu denjenigen gehören sollen, welche regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden, und die Hinzufügung einer Anzahl namentlich bezeichneter Arten von Gütern, zu weit gehend, bezw. es wird trotz dieser Bestimmung der Eisenbahn im Streitfalle der Beweis nicht erspart, daß das betreffende trockene oder nasse Gut zu den im Art. 426 bezeichneten gehört, worüber erforderlichenfalls der Richter nach sachverständigem Ermeßen zu entscheiden hat (W. Roch S. 116, Buchelt II S. 577, Ruckdeschel S. 215). Wohl aber ist es zulässig, reglementarisch die Höhe des Normalsatzes gültig festzusetzen, innerhalb dessen ein entstandener Verlust als durch die natürliche Beschaffenheit des Guts eingetreten gelten soll. Daher ist (unter der Voraussetzung, daß das Gut erwiesenermaßen zu den im Art. 426 bez. § 78 bezeichneten gehört) die Festsetzung des Normalsatzes von 1 Prozent bei trockenen, und von 2 Prozent bei nassen Gütern, welchen eine Anzahl von Gütern namentlich beigefügt ist, gültig und es kann die Höhe dieses Satzes gegebenen Falles nur durch Gegenbeweis (generell oder speziell) angefochten werden. (Wehrmann S. 103, Thöl III S. 186.)

<sup>393)</sup> Vgl. die vorangehende Anm. 392.

§ 78. Abs. 3.

<sup>394)</sup> Um einen Mißbrauch des durch Art. 426 Abs. 1 Satz 1 H.-G.-B. gestatteten — im § 78 Abs. 1 bis 3 der Verf.-Ord. vereinbarten — Befreiungs-

§ 78. Abs. 4.



liegt, 2) daß der angenommene Prozentsatz der Beschaffenheit des Guts überhaupt nicht entspricht, 3) daß der angenommene Prozentsatz den sonstigen Umständen des Falls nicht entspricht. Die Beweislast vertheilt sich hiernach derartig, daß gegenüber einem Schadensanspruche die Eisenbahn für die aus § 78 Abs. 1 hergeleitete Einrede nur die thatsächliche Voraussetzung darzuthun hat, daß Güter von der dort bezeichneten Art zum Transport aufgegeben worden sind. Ist dieß nachgewiesen, so ist die Vermuthung, daß der Schaden bis zur Höhe des Normalsatzes aus der natürlichen Beschaffenheit der Güter herrühre, begründet, und es liegt dem Absender zur Entkräftung dieser Vermuthung der vorstehende Gegenbeweis ob. (Thöl III S. 186, Buchelt II S. 577, Ruckdeschel S. 215.) Der Gegenbeweis, daß der Verlust durch eine andere von der Eisenbahn zu vertretende Ursache herbeigeführt worden sei, wird in der Regel darin bestehen, daß ein Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute an dem Schaden — sei es ganz oder zum Theil — dargethan wird, oder irgend eine Schadensursache, welche nicht zu den gemäß Art. 395 die Haftpflicht der Eisenbahn ausschließenden Momenten (höhere Gewalt 2c.) gehört. Der Gegenbeweis gegen die Höhe des Normalsatzes kann in den meisten Fällen nur durch Berufung auf das Gutachten Sachverständiger geführt werden und wird häufig große Schwierigkeiten bieten. Die bestimmten Normalsätze sind, wie bereits oben S. 457 angeführt, niemals an sich maßgebend, sondern unterliegen stets dem Gegenbeweise und der richterlichen Cognition (Hillig S. 65, W. Koch S. 117). Ist der Gegenbeweis nach der einen oder anderen Richtung hin geführt, so ist die zu Gunsten der Eisenbahn vereinbarte Vermuthung beseitigt, und die Eisenbahn trifft alsdann, wenn sie sich von ihrer Haftpflicht liberiren will, die volle Beweislast für einen der ihr zustehenden Befreiungsgründe (§ 75) so, wie wenn die fragliche Bestimmung überhaupt nicht getroffen wäre (Thöl III S. 188).

396) Bei der Berechnung des Normalsatzes für jedes einzelne Stück be- § 78.  
sonders — unter den in Abs. 4 bezeichneten Voraussetzungen (s. Anm. 394 Abs. 6.  
S. 457 ff.) — versteht es sich von selbst, daß die Berechnung niemals das Manko  
eines ganzen von mehreren Stücken als Resultat ergeben kann, vielmehr —  
wenn auch möglicherweise verringert — doch immer dieselbe Anzahl von  
Stücken, welche zum Transport übernommen worden, auch abzuliefern ist.  
Denn der natürliche Verlust an Gewicht kommt nie so vor, daß z. B. von  
100 Säcken der ganze Inhalt eines Sackes oder gar auch der Sack selbst  
wegtrocknet, so daß bei der Ablieferung die Leere oder das Fehlen eines  
Sackes als natürlicher Gewichtsverlust (von einem Prozent) entschuldigt wäre.  
(Thöl III S. 188 Anm. 107.) In Rücksicht auf diesen Umstand erklärt § 78  
Abs. 6 bei gänzlichem Verlust des Guts (worunter auch ein einzelnes Stück  
der Ladung zu verstehen) einen Abzug für Gewichtsverlust für unstatthaft,  
die Eisenbahnen verzichten also regelmäßig in solchem Falle auf die Geltend-  
machung des Befreiungsvertrages, mithin ist für die Schadensberechnung  
alsdann das volle Gewicht oder Maaß ohne jeden Abzug entscheidend.  
(Behrmann S. 103, v. Sahn II S. 746, Renßner S. 488, Buchelt II  
S. 577, Schott S. 501.)



während der anscheinend zu Grunde liegende § 64 Abs. 4 des alt. Betr.-Regl. gerade umgekehrt eine Fiktion zu Gunsten der Eisenbahn enthielt.

## § 80.

### Höhe des Schadenersatzes bei Verlust des Gutes.<sup>399)</sup>

Wenn auf Grund der vorhergehenden Bestimmungen von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muß, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Ablieferung zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut abzuliefern war.<sup>400)</sup> Davon kommt in Abzug, was in Folge des Verlustes an Fracht, Zöllen und sonstigen Kosten erspart ist.

#### Vorbemerkung zu den §§ 80—85 Berl.-Ordn.

<sup>399)</sup> Ist der Frachtführer für den Schaden aus Verlust oder Beschädigung des Gutes auf Grund des Art. 395 H.-G.-B. aus dem Frachtvertrage haftpflichtig, so hat er dem Beschädigten Ersatz zu leisten. Den Umfang der Ersatzleistung normirt Art. 396 H.-G.-B. (Endemann, H.-R., § 155, R. d. G., § 117 S. 564 f. Goldschmidt S. 574—606. v. Hahn, 2. Aufl., II, S. 609. Thöl, III, §§ 28, 29. Schott § 340, S. 338 f. Staub S. 962.) Darnach ist der Berechnung des Schadens nur der gemeine Handelswerth des Gutes zu Grunde zu legen. Im Falle des Verlustes ist der gemeine Handelswerth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Ort der Ablieferung zu der Zeit hatte, in welcher das Gut abzuliefern war; davon kommt in Abzug, was in Folge des Verlustes an Zöllen erspart ist. Im Falle der Beschädigung ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswerthe des Gutes in beschädigtem Zustande und dem gemeinen Handelswerth zu ersetzen, welchen das Gut ohne diese Beschädigung am Ort und zur Zeit der Ablieferung gehabt haben würde, nach Abzug der Zölle und Unkosten, soweit sie in Folge der Beschädigung erspart sind. Hat das Gut keinen Handelswerth, so ist der Berechnung des Schadens der gemeine Werth des Gutes zu Grunde zu legen. Wenn dem Frachtführer eine bössliche Handlungsweise nachgewiesen wird, so hat er den vollen Schaden zu ersetzen.

Der gewöhnliche Frachtführer darf den in dieser Weise gesetzlich normirten Umfang der Schadenersatzleistung gültigerweise durch Vertrag beschränken und vermindern. Der Eisenbahn hingegen ist dies durch Art. 423 H.-G.-B. grundsätzlich verboten. Indes machte sich für die Milderung dieses Verbotes die Erwägung geltend, daß die gefährliche Natur des Eisenbahnbetriebes die Gefahr einer Beschädigung sehr erhöht, daß die Eisenbahnen diesen risikanten Transport nicht ablehnen dürfen und endlich jede Vermehrung des Umfanges der Entschädigungspflicht nothwendig eine dem Verkehre nachtheilige Erhöhung der Transportpreise nach sich zieht. (Schott S. 338, 339. Rudbeschel S. 219. Wehrmann S. 127 ff.) Aus diesen Gründen





gewöhnlichen Tarifen enthalten und der gleiche Normalsatz auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet. (Internat. Uebereink. Art. 35.)

2. Das deutsche System der Werth- und Interessen Deklaration hat eine vollständige Umwandlung erfahren. An Stelle dieser beiden Deklarationen ist eine neue umfassende Deklaration: „die Deklaration des Interesses an der Lieferung“ eingeführt worden. Für den Fall der Deklaration des Interesses an der Lieferung ist darnach nicht nur der wirkliche Schaden (gemeine Handelswerth bezw. gemeine Werth), sondern über diesen hinaus auch der nachweislich weitere Schaden (entgangene Gewinn) bis zur Höhe des deklarirten Betrages zu ersetzen. (Art. 38 l. c.) Diese Deklaration schließt auch die deutschrechtliche Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung (S.-G.-B. Art. 427 Abs. 1 Ziff. 2) in sich, welche als eine für sich bestehende, besondere Deklaration in Wegfall gekommen ist. Der deklarirte Betrag des Interesses an der Lieferung bildet hiernach die Maximalgrenze für jeden erweislichen Schaden einschließlich des entgangenen Gewinnes.

Indem die Verkehrsordnung auf Grund des Art. 427 Ziff. 1 S.-G.-B. den Normalsatz und die Deklaration des Interesses an der Lieferung nach Maßgabe der vorstehenden Normen des internationalen Uebereinkommens einführt, hat sie die den Eisenbahnen durch die Art. 423, 427 S.-G.-B. gezogenen Grenzen nicht überschritten. Denn es sind damit dem Publikum günstigere Bedingungen (also nicht „zum Vortheil“ der Eisenbahnen: S.-G.-B. Art. 423) gewährt, als durch Art. 427 S.-G.-B. den Eisenbahnen sich auszubedingen gestattet ist. Während Art. 427 den Eisenbahnen die Festsetzung eines Normalsatzes ohne Ermäßigung der gewöhnlichen Tarife erlaubt, ist ihnen nach der Verkehrsordnung (§ 81) die Einführung eines solchen nur bei ermäßigten Ausnahmetarifen gestattet. Und während nach Art. 427 die Deklaration des Werthes nur die Maximalgrenze für den gemeinen Handelswerth bezw. gemeinen Werth des Gutes bildet, ist die durch die Verkehrsordnung (§§ 84, 85) eingeführte Deklaration des Interesses an der Lieferung die Grenze für den Schadenersatz, welchen der Berechtigte über die Entschädigung nach dem gemeinen Handelswerthe hinaus für den vollen nachweislich entstandenen Schaden einschließlich des entgangenen Gewinnes fordern darf.

Der von den Eisenbahnen im Falle des Verlustes oder der Beschädigung zu leistende Schadenersatz ist hiernach entweder der regelmäßige (S.-G.-B. Art. 396, Berl.-Ordn. §§ 81, 83 Satz 1) oder der auf dem Normalsatz und der Interesse-Deklaration beruhende (S.-G.-B. Art. 427 Ziff. 1, Berl.-Ordn. §§ 81, 83 Satz 2, §§ 84, 85). Der regelmäßige Schadenersatz greift Platz, wenn weder durch Stipulation eines Normalsatzes eine Beschränkung, noch durch eine Deklaration des Interesses an der Lieferung eine Erhöhung des normalen Ersatzes eintritt und wenn ferner der Schaden nicht durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn (S.-G.-B. Art. 396 Abs. 5, Art. 427 Abs. 2, Berl.-Ordn. § 88) entstanden ist. In letzterem Falle kann die Vergütung des vollen Schadens gefordert werden (S.-G.-B. Art. 396 Abs. 5, Art. 427 Abs. 2. Berl.-Ordn. § 88 Anm. 423, 424).



Buchelt, II, S. 447. Schott S. 341, 350. v. Sahn II, S. 611. R.-D.-G.-G. Bd. 11 S. 423, Bd. 12 S. 23, Bd. 17 S. 128). Der gemeine Werth ist — im Gegensatz zum außerordentlichen Werth und individuellen Interesse — der wirkliche allgemeine Tauschwerth, der abstrakte, absolute Werth des Gutes für Jedermann. (Prot. S. 5095. Goldschmidt, Handb. I, 2. Aufl. S. 95. Thöl, III, S. 46. Schott S. 342. v. Sahn, II, S. 614. W. Koch S. 45. Förster-Eccius, I, S. 127 f. Dernburg, I, § 65.) Dieser Werth ist „gemeiner Handelswerth“, wenn das Gut im Handel und Verkehr einen Durchschnitts- oder laufenden Preis — Markt- oder Handelspreis — hat. (Prot. S. 4571, 4574. Endemann, R. d. G., S. 565. Wehrmann S. 128.) Die Feststellung erfolgt in erster Reihe nach den örtlichen Einrichtungen (durch Börsen, Märkte 2c.), und in deren Ermangelung durch Sachverständige, kaufmännische Korporationen, Polizeibehörden 2c. (Art. 353 S.-G.-B. Goldschmidt S. 586, 587. Renßner S. 300. Anschütz und v. Böldernsdorff, Anm. 3. Art. 343. R.-D.-G.-G. Bd. 2 S. 194, Bd. 7 S. 174, Bd. 8 S. 100, Bd. 9 S. 129, Bd. 14 S. 7, Bd. 17 S. 305. Reichsger. 30. September 1882. Eisenbahn-Entsch. Bd. 3 S. 358.)

Für die Schadensbemessung ist der Werth maßgebend, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Ablieferung zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut abzuliefern war, Prot. S. 4709 im Gegensatz zum internat. Eisenbahn-Transportrecht (Art. 34 internat. Uebereink., § 72 Vereins-Betr.-Regl.), nach welchem der Werth am Versandorte und zur Versandzeit maßgebend ist. — (Vgl. W. Koch S. 42, 43. Thöl III S. 44. v. Sahn II S. 612.) Dafür war die Erwägung bestimmend, daß der Beschädigte auch diejenige Steigerung des Werths der Güter erhalten soll, welche jedem zu Gute gekommen wäre, welcher derartige Güter zu derselben Zeit an denselben Bestimmungsort hätte transportiren lassen. Dieser Werth entscheidet auch dann, wenn die Güter gar nicht an den im Frachtvertrage bezeichneten Bestimmungsort gelangt, also unterwegs ganz oder theilweise vernichtet und nicht weiter transportirt sind. (Prot. S. 4715. Schott S. 339. R.-D.-G.-G. Bd. 8 S. 327, 328, 331.) Der höhere oder geringere Kaufpreis des Gutes kommt gegenüber dem gemeinen Handelswerthe bezw. Werthe am Ablieferungsort und zur Ablieferungszeit nicht in Betracht, ebenso ist es ganz indifferent, ob das individuelle Interesse des Beschädigten diesen Werth übersteigt oder dahinter zurückbleibt oder ob der Beschädigte das Gut mit Verlust oder Gewinn hätte verlaufen können. Der Frachtführer bezw. die Eisenbahn soll lediglich einen absoluten, von den individuellen Verhältnissen ganz unabhängigen Werthersatz leisten. (Prot. S. 4712. R.-D.-G.-G. Bd. 13 S. 396. Staub S. 963.) Hiernach ist der gemeine Handelswerth bezw. der gemeine Werth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Ablieferungsort und zur Ablieferungszeit hatte. Das Gut selbst ist verloren. Den Maßstab für die Abschätzung des Werths kann daher nur ein Gut von gleicher Art und Beschaffenheit gewähren. Ablieferungsort ist derjenige Ort, bis zu welchem die Eisenbahn vertragsmäßig den Transport übernommen hat und daher haftet. (Anm. 371 S. 430). Maßgebend ist lediglich der Werth am Ablieferungsort, ein weiterer Umkreis darf nicht berücksichtigt werden. (R.-D.-G.-G.

Bd. 8 S. 317, 328). Die Ablieferungszeit ist derjenige Zeitpunkt, zu welchem nach Vertrag oder Reglement das Gut — wäre es nicht verloren gegangen — dem Empfänger hätte abgeliefert werden müssen. (Anm. 371 S. 431).

Indeß ist der solchergehalt ermittelte Werth des Gutes nicht voll als Ersatz zu leisten, vielmehr davon dasjenige in Abzug zu bringen, was in Folge des Verlustes an Zölle und Unkosten erspart ist. Dieser Abzug rechtfertigt sich durch die Erwägung, daß Zölle und andere Unkosten der Absender bezw. der Empfänger tragen muß, der das Gut von einem Ort zum andern schaffen läßt. Diese Zölle und Unkosten liegen daher regelmäßig in dem gemeinen Handelswerthe bezw. gemeinen Werthe des Gutes am Ablieferungsort. Sie sind darin mitenthalten. Würde also die Eisenbahn verpflichtet sein, den vollen Werth ohne jeden Abzug der Zölle und Unkosten zu ersetzen, so würde sie mehr ersetzen müssen, als der Verlust des Beschädigten in Wirklichkeit beträgt. (Schott S. 339. v. Hahn II S. 613. Thöl III S. 45. Staub S. 963.) Für die Fracht findet dieses Prinzip in noch ausgedehnterem Maße Anwendung, als für Zölle und Unkosten. Hier ist Voraussetzung, daß in dem gemeinen Handelswerthe stets die gesammte Fracht mitenthalten ist, deren Zahlung dem Absender bezw. Empfänger vertragsgemäß obliegt. Sie muß daher im Falle des Verlustes von dem Betrage des gemeinen Handelswerthes voll in Abzug gebracht werden und zwar bis zum Bestimmungsorte, nicht bloß bis zu dem Orte, wo der Verlust faktisch eingetreten ist. Dieß bedurfte als selbstverständlich besonderer Erwähnung im Gesetze nicht. (Prot. S. 4710, f. Anschütz S. 438. C. F. Koch S. 401. Buchelt II S. 473. Endemann, R. d. E., S. 565. R.-D.-S.-G. Bd. 8 S. 317, 331 ff.) Der Frachtabzug muß einredeweise geltend gemacht werden. (Reichsger. 11. November 1882.)

Der Schadenersatz für gänzlichen und theilweisen Verlust des Gutes in Gemäßheit des Art. 396 H.-G.-B., §§ 80, 83 Berl.-Ordn. muß von der Eisenbahn geleistet werden, nachdem der Schaden am Bestimmungsorte sich herausgestellt hat. Dieß ist präsumtiv anzunehmen, wenn die Lieferzeit verstrichen ist. Die Eisenbahn kann sich also gegen den Ersatzanspruch nicht vorläufig mit dem Einwande schützen, daß der Ersatzberechtigte vorerst und auf's Unbestimmte abwarten müsse, ob und was vielleicht von dem Gute etwa noch später zurückerlangt werden könne, (z. B. von dem inzwischen entdeckten Diebe). Wohl aber steht der Eisenbahn gegenüber jener Präsumtion der Gegenbeweis frei, daß das Gut trotz der Verspätung thatsächlich nicht beschädigt bezw. verloren ist. Mit Rücksicht auf Art. 423 H.-G.-B. hat jedoch die Eisenbahn nicht das Recht, sich von vornherein eine Frist für die Auffindung des etwa verspätet eingehenden Gutes auszubedingen. Wohl aber hat der zur Klage Berechtigte gemäß § 79 Berl.-Ordn. die Befugniß, das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust gerathen zu betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist (Berl.-Ord. § 63 Anm. 286 ff. S. 334 ff.) verzögert (Berl.-Ord. § 79 Anm. 397 ff. S. 460 ff.).

Die Beweislast für die Höhe der Ersatzforderung in quali et quanto liegt dem Entschädigungsberechtigten ob (Prot. S. 4573 Buchelt II S. 471. Goldschmidt S. 588. v. Hahn II S. 613), ebenso auch, wenn der

Entschädigungsberechtigte auf Grund einer Declaration des Interesses an der Lieferung (Verl.-Ord. §§ 84, 85) einen den gemeinen Handelswerth übersteigenden Werth fordert, während andererseits der verklagten Eisenbahn der Beweis dann zufällt, wenn sie auf Grund eines Normalatzes einredeweise die Berechnung nach einem geringeren Maßstabe geltend macht. (Verl.-Ord. § 81. Anm. 401 ff. S. 467 ff.) Der Schadenersatz ist nur in Geld zu leisten. Einen Ersatz in natura zu verlangen (ein Gut von gleicher Qualität und Quantität) ist der Beschädigte nicht berechtigt. (Endemann R. d. G., S. 564. Schott S. 338. R.-D.-G.-B. Bd. 5 S. 372 Bd. 16 S. 42.) Ebenfowenig ist er aber zur Annahme eines solchen an Stelle baaren Geldes verpflichtet. Wohl aber gewährt die Verkehrsordnung § 82 Anm. 403 ff. dem Entschädigungsberechtigten unter bestimmten Voraussetzungen das Recht der Rückforderung des wiedergefundenen Gutes in natura gegen Rückgabe der Entschädigung.

## § 81.

### Höhe des Schadenersatzes bei ermäßigten Ausnahmetarifen.<sup>401)</sup>

Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Ausnahmetarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Ausnahmetarife eine Preisermäßigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.<sup>402)</sup>

Ob und für welche Güter solche Ausnahmetarife mit beschränkter Haftung bestehen, ergibt sich aus den „Besonderen Bestimmungen“ im Theil II Abschnitt B.

<sup>401)</sup> Der Schadenersatz für Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes kann — wie in § 80 Anm. 399 S. 463 erörtert, ein regelmäßiger (H.-G.-B. Art. 396. Verl.-Ord. §§ 80, 83 Satz 1), lediglich dem gemeinen Handelswerthe entsprechender, er kann aber auch ein nach Maßgabe des Art. 427 H.-G.-B. durch die Festsetzung eines Normalatzes (Maximalbetrages) beschränkter (H.-G.-B. Art. 427 Abs. 1 Ziff. 1. Verl.-Ord. §§ 81, 83 Satz 2) oder durch die Declaration des Interesses an der Lieferung erhöhter sein (H.-G.-B. Art. 427 Abs. 1 Ziff. 1. Verl.-Ord. §§ 84, 85.) Die Verkehrsordnung § 81 gestattet auf Grund des Art. 427 Abs. 1 Ziff. 1 H.-G.-B. eine Beschränkung des regelmäßigen, durch Art. 396 H.-G.-B., § 80 Verl.-Ord. begrenzten Schadenersatzes. Es ist den Eisenbahnen erlaubt, für den zu ersetzenden gemeinen Handelswerth bezw. gemeinen Werth unter bestimmten Bedingungen einen Normalatz (Maximalbetrag) im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung festzusetzen, über dessen Betrag hinaus vom Entschädigungsberechtigten unter keinen Umständen Schadenersatz gefordert werden darf — ohne Rücksicht auf den wirk-



4. Die Festsetzung eines Maximal-(Normal-)Satzes ist von der Zulassung der Interessedeclaration abhängig. (Verk.-Ord. §§ 84, 85, f. Anm. 410 ff. S. 475 ff. Abweichend von Art. 35 des internat. Uebereink., wonach die Interesse-Declaration neben der Beschränkung auf den Maximalsatz ausgeschlossen sein soll.) Der Maximalsatz steht zwar zur Declaration in einem subsidiären Verhältnisse derartig, daß er nur „in Ermangelung“ derselben Anwendung findet. Er darf aber nur vereinbart werden, wenn zugleich die Möglichkeit der Declaration gegeben ist. Es darf also nicht ein Maximalsatz stipulirt, dagegen eine Declaration ausgeschlossen werden. Die Vereinbarung der einen unter Ausschluß der anderen ist mit Rücksicht auf Art. 423 H.-G.-B. unzulässig. (v. Hahn II S. 748. Schott S. 502. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 6 S. 118, 119.) Daher ist die Allg. Zus.-Best. I der Verk.-Ord.: „Bei Sendungen nach ermäßigten Ausnahmetarifen, für welche nach Maßgabe des § 81 Maximalbeträge für Verlust, Minderung oder Beschädigung festgesetzt sind, ist die Declaration des Interesses an der Lieferung unzulässig,“ in Gemäßheit der Art. 423, 427 H.-G.-B. ungültig. Vgl. Staub S. 1011.

Die Festsetzung von Maximalsätzen in ermäßigten Ausnahmetarifen ist den Eisenbahnen sowohl für den Fall des gänzlichen Verlustes des Gutes, wie auch der Minderung (des theilweisen Verlustes) und der Beschädigung gestattet. Im Falle der Beschädigung wird folgerichtig der zu ersetzende Schadensbetrag gegenüber dem bei gewöhnlichen Transport (Verk.-Ord. § 80, § 83 Satz 1 Anm. 399 S. 461) zu zahlenden Schadensbetrag verhältnißmäßig herabgemindert. Und zwar berechnet sich alsdann die Entschädigung nach Analogie der Bestimmung in § 68 Ziff. 4 des alt. Betr.-Regl. derartig, daß der gemeine Handelswerth bezw. der gemeine Werth des unbeschädigten Gutes (§ 80 Verk.-Ord.) sich zum Maximalsatze des Ausnahmetarifs (§ 81) verhält, wie der nach § 83 Satz 1 zu berechnende Werth des beschädigten Gutes zu dem zu leistenden Schadenersatzbetrag.

Die nach § 81 Verk.-Ord. aufgestellten Ausnahmetarife mit dem Maximalsatze finden nicht ohne Weiteres Anwendung, sondern nur, wenn der Absender gemäß § 51 Abs. 1 litt. e der Verk.-Ord. (Anm. 183 S. 237) im Frachtbriefe das Verlangen ausspricht, die Spezialtarife unter den im § 81 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen. Aus dem Wortlaute des § 51 Abs. 1 litt. e ergibt sich, daß dieses Verlangen ausdrücklich im Frachtbriefe ausgesprochen sein muß (*expressis verbis*.) Es ist nicht Sache der Eisenbahn, dieß vom Absender zu eruiren oder aus irgend welchen anderen Umständen zu präsumiren. Insbesondere liegt in der bloßen Zahlung des ermäßigten Frachtsatzes das Verlangen auf Anwendung der Ausnahmetarife nicht ohne Weiteres ausgesprochen.

## § 82.

### Wiederauffinden des Gutes.<sup>403)</sup>

(1) Der Entschädigungsberechtigte kann, wenn er die Entschädigung für das in Verlust gerathene Gut in Empfang nimmt, in der



Quittung den Vorbehalt machen, daß er, für den Fall, als das Gut binnen 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, hiervon seitens der Eisenbahnverwaltung sofort benachrichtigt werde.<sup>404)</sup> Ueber den Vorbehalt ist eine Bescheinigung zu ertheilen.

(2) In diesem Falle kann der Entschädigungsberechtigte innerhalb 30 Tagen nach Erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gut nach seiner Wahl an dem Versand- oder an dem im Frachtbrief angegebenen Bestimmungsort kostenfrei gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung ausgeliefert werde.<sup>405)</sup>

(3) Wenn der im ersten Absätze erwähnte Vorbehalt nicht gemacht worden ist oder wenn der Entschädigungsberechtigte in der im zweiten Absätze bezeichneten dreißigtägigen Frist das dort vorgesehene Begehren nicht gestellt hat oder endlich, wenn das Gut erst nach 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, so kann die Eisenbahn über das wiederaufgefundene Gut frei verfügen.<sup>406)</sup>

§ 82. <sup>403)</sup> Wie bei § 80 Anm. 400 S. 467 erörtert, ist der Schadensersatz, welchen die Eisenbahn für Verlust u. des Gutes zu leisten hat, grundsätzlich in Geld zu gewähren. Einen Ersatz in natura zu verlangen ist der Beschädigte an sich nicht berechtigt. Hiervon bildet § 82 eine Ausnahme. § 82 gewährt dem Entschädigungsberechtigten, wenn er das in Verlust gerathene Gut in Empfang genommen hat und dasselbe später wieder aufgefunden wird, unter bestimmten Voraussetzungen das Recht, das Gut in natura gegen Rückgabe der Entschädigung zurückzuverlangen, und zwar gleichviel, ob er von seinem Rechte aus § 79 Verkl.-Ord. (Anm. 397 S. 460 ff.) Gebrauch gemacht hat oder nicht. Nur der Entschädigungsberechtigte aber ist zur Rücknahme, nicht auch die Eisenbahn zur Rückgabe befugt. Während die Rechte, welche, wenn die Eisenbahn für das in Verlust gerathene Gut Entschädigung geleistet hat, und dasselbe später wieder aufgefunden wird, ihr und dem Entschädigungsberechtigten zustehen, nach den einzelnen Landesrechten verschiedenartig sind, ist damit nach Analogie des § 64 Abs. 7 u. 8 des alt. Betr.-Regl. und Art. 36 der internat. Uebereink. durch § 82 Verkl.-Ord. zu Gunsten des Entschädigungsberechtigten hierüber eine einheitliche Bestimmung getroffen.

§ 82. <sup>404)</sup> Abs. 1 des § 82 stellt als formelle Voraussetzung für die spätere Abs. 1. Geltendmachung dieser Rückforderung hin, daß der Entschädigungsberechtigte bei der Empfangnahme der Entschädigung in der Quittung über dieselbe den Vorbehalt macht, daß er, falls das in Verlust gerathene Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wiedergefunden wird, hiervon seitens der Eisenbahnverwaltung sofort benachrichtigt werde. Abs. 1 gewährt dem Entschädigungsberechtigten das Recht, diesen Vorbehalt zu machen. Er kann, aber er braucht ihn nicht zu machen. Der Vorbehalt muß, wenn er gültig sein soll, rechtzeitig, d. h. bei der Empfangnahme der Entschädigung, also nicht früher und nicht später gemacht werden, ferner schriftlich in der Quittung über die



Entschädigung. Geschieht der Vorbehalt nicht rechtzeitig oder nicht in der vorgeschriebenen Form oder überhaupt nicht, so treten die im Abs. 3 bezeichneten Folgen ein. Es genügt aber der Vorbehalt im Falle der Wiederauffindung im Allgemeinen, eine besondere Bezugnahme auf § 82 oder auf die viermonatliche Frist ist nicht erforderlich, vielmehr hat jeder Vorbehalt ohne Weiteres diese Bedeutung. Doch kann der Berechtigte den Vorbehalt ausdrücklich auf eine kürzere Frist (z. B. zwei Monate) einschränken, denn in dem größeren Rechte ist ohne Zweifel das geringere enthalten. Das vorbehaltene Recht ist auf den Fall beschränkt, daß das Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, also nicht für unbegrenzte Zeit, sondern lediglich für diesen Zeitraum. Das vorbehaltene Recht besteht alsdann in dem Anspruche des Berechtigten auf sofortige Benachrichtigung seitens der Eisenbahnverwaltung von der Wiederauffindung des Gutes. § 82 trifft keine Bestimmung über die Folgen, welche eintreten, wenn die Eisenbahn die Benachrichtigung verzögert oder gänzlich unterläßt. Es ist aber nicht zweifelhaft, daß alsdann der Berechtigte die Wahl hat, entweder Ersatz für den ihm nachweislich hieraus entstandenen Schaden zu verlangen oder auch noch nachträglich von dem ihm gemäß Abs. 2 zustehenden Rechte Gebrauch zu machen. Auch über die Form der Benachrichtigung ist nichts bestimmt. Sie ist also der Eisenbahn überlassen, muß aber jedenfalls so geschehen, daß sie ihren Zweck gehörig erfüllt. Sofortige Benachrichtigung ist eine so schnelle, wie sie nach dem ordentlichen Geschäftsgange möglich ist. Gemäß Satz 2 ist die Eisenbahn verpflichtet, eine Bescheinigung über den gemachten Vorbehalt zu ertheilen. Ist diese in Verlust gerathen, so ist die Eisenbahn im Streitfalle zur Produzierung der in ihren Händen befindlichen Quittung verpflichtet.

405) Abs. 2 des § 82 bestimmt, daß der Berechtigte, wenn er den Vorbehalt gemäß Abs. 1 gemacht und die bezügliche Nachricht von der Wiederauffindung des Gutes erhalten hat, die Auslieferung des Gutes verlangen kann. Er kann dieselbe verlangen, aber er braucht es nicht. Thut er es nicht unter den im Abs. 2 vorgeschriebenen Modalitäten oder überhaupt nicht, so treten die im Abs. 3 vorgesehenen Folgen ein. Die Forderung steht ihm nur innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht zu. Daher ist es für beide Theile wichtig, den Empfang der Nachricht, gleichviel ob dieselbe mündlich oder schriftlich u. erfolgt, in geeigneter Weise festzustellen. Das Verlangen muß der Natur der Sache nach an dasjenige Organ der Eisenbahn gerichtet sein, von welchem dem Berechtigten die Nachricht zugegangen ist. In Betreff des Ortes der Auslieferung hat der Berechtigte die Wahl. Er kann nach seiner Wahl die Auslieferung an den Versand- oder an den im Frachtbriefe angegebenen — bezw. durch nachträgliche Verfügung (§ 64 Abs. 1) bezeichneten — Bestimmungsort verlangen. An beiden Orten hat die Rücklieferung kostenfrei zu erfolgen. Verlangt aber der Berechtigte die Rücklieferung an einen andern, als den Versand- oder Bestimmungsort, so entsteht ein neuer Frachtvertrag und hat der Berechtigte die Fracht zu zahlen und die sonstigen Rechte und Pflichten des Absenders. Dagegen geschieht die Beförderung an den Versand- oder Bestimmungsort nicht

auf sein Risiko, denn er hat lediglich die unversehrte Lieferung an einen dieser Orte kostenfrei zu fordern. Endlich hat die Auslieferung Zug um Zug und zwar nur gegen Rückerstattung der dem Berechtigten bezahlten vollen Entschädigung zu geschehen, und zwar der ganzen Entschädigung ohne jeden Abzug, also auch nicht unter Kürzung der dem Berechtigten für versäumte Lieferfrist gebührenden Entschädigung, wie dies im § 64 Abs. 8 des bisherigen Deutschen zc. Betr.-Regl. gestattet war. Auch die in Folge der Interessedeclaration (Verk.-Ord. § 84, 85) oder wegen Arglist oder grober Fahrlässigkeit (§ 88 l. c.) erhöhte Entschädigung muß also Mangel einer einschränkenden Bestimmung voll zurückerstattet werden, wenngleich in dieser nicht nur der Werth des Gutes, sondern auch der weitere Schaden (z. B. Konventionalstrafe, Verzug- und geschäftliche Nachtheile zc.) vergütet worden ist, und eine Rückerstattung der darauf entfallenden Beträge nicht der Billigkeit entspricht.

§ 82. 406) Abs. 3 des § 82 bestimmt, daß, wenn 1) der Berechtigte den Vorbehalt nicht gemacht; 2) die Rückgabeforderung nicht innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht gestellt oder 3) das Gut erst nach 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, die Eisenbahn über das wieder aufgefundene Gut frei verfügen, d. h. daß nach den allgemeinen civilrechtlichen Normen ihr zustehende Verfügungsrecht ausüben kann. Dem ersten dieser Fälle ist es auch gleichzuachten, wenn der Berechtigte den Vorbehalt nicht rechtzeitig, d. h. nicht bei der Empfangnahme der Entschädigung oder nicht formell gehörig, d. h. nicht in der Quittung gemacht hat. Die Frage also, welche Befugnisse in allen diesen Fällen die Eisenbahn an dem aufgefundenen Gute hat, ob es in ihr Eigenthum übergeht oder als Fundsache, unanbringliches Gut zc. formell und materiell zu behandeln ist, freihändig verkauft, öffentlich versteigert werden darf zc., ist lediglich nach dem betreffenden Landesrechte zu beurtheilen. Zweifelhaft aber kann es sein, welche Landesgesetze in Betracht kommen, die der findenden Bahn oder derjenigen, welche die Entschädigung ausgezahlt und die Quittung mit Vorbehalt empfangen hat, oder diejenige, welche den Ersatz zu tragen hat, woran auch mehrere theiligt sein können. Es ist wohl anzunehmen, daß die Gesetze derjenigen Bahn, welche das Gut gefunden und davon den Berechtigten benachrichtigt hat, in Betracht kommen. In ihrem Bereiche befindet sich das Gut und es ist nicht anzunehmen, daß die Absicht dahin gegangen sei, es solle das Gut nach den Gesetzen einer anderen Bahn behandelt, zu diesem Behufe erst in deren Bereich gebracht und mit noch weiteren Unkosten zc. beschwert werden. Haben mehrere Eisenbahnen die Entschädigung getragen, so ist auch ihr Recht an dem Gute ein verhältnißmäßig (d. h. pro rata des Entschädigungsbetrages) gemeinsames.

### § 83.

#### Höhe des Schadenersatzes bei Beschädigung des Gutes.<sup>407)</sup>

Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen.<sup>408)</sup> Im Falle die

Beförderung nach einem Ausnahmetarif im Sinne des § 81 stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadensbetrag verhältnißmäßig herabgemindert.<sup>409)</sup>

<sup>407)</sup> § 83 spricht für den Fall der Beschädigung nur den allgemeinen Grundsatz aus, daß die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen hat — und zwar bei Beförderung nach einem Spezialtarife im Sinne des § 81 unter verhältnißmäßiger Reduktion des zu bezahlenden Schadensbetrages. Wie aber der „ganze Betrag des Minderwerthes“ zu berechnen, ist nicht bestimmt. Aus den Verhandlungen über den dem § 83 zu Grunde liegenden, analogen Art. 37 der internat. Uebereink. geht jedoch klar hervor, daß für den Fall der Beschädigung die für den Verlustfall angenommenen Grundsätze (§§ 80, 81, 84, 85) in analoger Weise zur Anwendung zu bringen sind. Es ist also im Falle der Beschädigung ganz ebenso, wie im Falle des Verlustes der gemeine Handelswerth bzw. gemeine Werth des Guts zu Grunde zu legen. Jedoch kann der volle Betrag des gemeinen Handelswerthes nicht gefordert werden. Denn das Gut ist noch vorhanden. Aber es ist in beschädigtem Zustande vorhanden. Folglich muß unter Anwendung des allgemeinen Prinzips der Betrag des gemeinen Handelswerthes des Guts in präsumtiv unbeschädigtem Zustande abzüglich desjenigen Werthes ersetzt werden, welchen das Gut in beschädigtem Zustande noch thatsächlich hat. Die Differenz, der Unterschied zwischen beiden Werthen (Schott S. 340. Buchelt II S. 473. Staub S. 963), bildet den zu ersetzenden Schadensbetrag, welchen § 83 Satz 1 der Verf.-Ord. als „den ganzen Betrag des Minderwerthes des Guts“ bezeichnet. Beschädigtes Gut hat in der Regel keinen gemeinen Handelswerth. Der Werth beschädigter Güter ist ihr Verkaufswerth, d. h. der Werth, der sich faktisch bei einem Verkaufe und zwar am Ablieferungsorte und zur Ablieferungszeit herausstellt oder doch durch einen Verkauf nachweislich sicher zu erlangen sein würde. (Thöl III S. 45. v. Hahn II S. 614.)

<sup>408)</sup> Von den in der vorangehenden Anmerkung 407 erörterten Grundsätzen ausgehend ist zwischen Deklaration des Interesses an der Lieferung (§§ 84, 85) und Nichtdeklaration zu unterscheiden. Ohne Deklaration beschränkt sich daher auch hier die Entschädigung auf den Ersatz des wirklichen Schadens, d. h. die wirkliche Werthverminderung ohne Berücksichtigung des entgangenen Gewinnes und ist der Berechnung der Werthverminderung der gemeine Handelswerth bzw. gemeine Werth nach Maßgabe des § 80 zu Grunde zu legen, und zwar im Falle des § 81 mit der dort normirten Beschränkung. Mit Deklaration greift dagegen die Erhöhung gemäß §§ 84, 85 Platz. Der regelmäßige (normale) Ersatz für Beschädigung besteht darnach in dem für den Verlustfall gemäß § 80 zu ersetzenden Werthbetrage, d. h. dem gemeinen Handelswerth bzw. gemeinen Werth des Gutes am Ablieferungsorte abzüglich der bereits bezahlten Beträge an Zöllen, sonstigen Kosten, Fracht und abzüglich desjenigen Verkaufswerthes, welchen das Gut am Bestimmungsorte noch thatsächlich hat. Der Unterschied zwischen diesen beiden



klariren.<sup>411)</sup> In diesem Falle ist ein im Tarife festzusetzender Frachtzuschlag zu entrichten.<sup>412)</sup>

I. Bei Sendungen nach ermässigten Ausnahmetarifen, für welche nach Massgabe des § 81 Maximalbeträge für Verlust, Minderung oder Beschädigung festgesetzt sind, ist die Deklaration des Interesses an der Lieferung unzulässig.

(2) Die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung deklarirt wird, muß im Frachtbrieife an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben eingetragen werden.<sup>413)</sup>

II. Frachtbrieife, in welchen die deklarirte Summe nur in Zahlen angegeben ist, werden zurückgewiesen.

(3) Der Frachtzuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung darf 5 vom Tausend der deklarirten Summe für je angefangene 200 Kilometer nicht übersteigen.<sup>414)</sup>

(4) Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 40 Pfennig.

(5) Ueberschießende Beträge werden auf 10 Pfennig abgerundet.

III. Wegen des Frachtzuschlags siehe den Nebengebührentarif (Abschnitt C).

<sup>410)</sup> § 84 Berl.-Ord. gestattet in Verbindung mit § 85 auf Grund des § 84. Art. 427 H.-G.-B. dem Absender, sich eine Erhöhung des regelmäßigen, durch Art. 396 H.-G.-B., § 80 Berl.-Ord. begrenzten Schadenersatzes durch die Deklaration des Interesses an der Lieferung auszubedingen. Ist das Interesse deklarirt, so kann der Berechtigte außer der normalen Entschädigung noch einen weiteren Schadenersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten Betrages beanspruchen. Damit hat zu Gunsten des Berechtigten, nicht zum Vortheil der Eisenbahn (Art. 423 H.-G.-B.) — und deshalb in gültiger Weise — die im Art. 427 Ziff. 1 H.-G.-B. vorgesehene Deklaration eine wesentliche Veränderung nach Analogie des Art. 38 des internat. Uebereinkommens erfahren (s. § 80 Vorbemerkung S. 463.) Denn einerseits ist der Ersatz nicht auf den gemeinen Handelswerth beschränkt, sondern es ist außer diesem jeder weitere Schaden bis zur Höhe des deklarirten Betrages zu ersetzen. Andererseits ist zugleich die Unterscheidung zwischen Werth- und Verzugs-Interesse-Deklaration fortgefallen. Die Deklaration des Interesses an der Lieferung gemäß § 84 Berl.-Ord. umfaßt vielmehr beide im Art. 427 Abs. 1 Ziff. 1 u. 2 vorgesehenen Deklarationen. Der deklarirte Betrag des Interesses an der Lieferung bildet sonach die Maximalgrenze für jeden erweislichen Schaden einschließlich des entgangenen Gewinnes, es ist derjenige im Frachtbrieife angegebene Geldbetrag, bis zu dessen Höhe jeder Schaden zu ersetzen ist, der über die normale Entschädigung hinausgeht (§ 80 Vorbemerkung S. 461 ff.)



A. M. Goldschmidt in f. Zeitschr. Bd. 28 S. 444, 445 Note, und Schott S. 507 Anm. 26, 27.) Die Annahme, er sei nur eine Vergütung für besondere Sicherungsmaßregeln, welche die Eisenbahn auf deklarirte Güter anwende, ist unzutreffend. Denn der Frachtzuschlag ist stets aus Anlaß der Deklaration zu entrichten, ohne daß sich die Eisenbahnen zu besonderen Sicherungsmaßregeln rechtlich verpflichten oder thatsächlich solche eintreten lassen, also lediglich für das höhere Risiko, für die vermehrte Haftung bezw. die Gewähr einer höheren Maximalgrenze des Ersatzes. Es ist Sache der Eisenbahn, den Frachtzuschlag zu verlangen bezw. einzuziehen und, wenn die Entrichtung verweigert wird, die Deklaration nicht zu gestatten. Unterläßt die Eisenbahn daher die Einziehung, so kann sie im Falle des Eintritts eines Schadens von der Nichtzahlung des Frachtzuschlags die Gewährung der höheren Ersatzleistung nicht abhängig machen.

413) Abs. 2 bestimmt in Bezug auf die Form der Deklaration, daß die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung deklarirt ist, im Frachtbriefe an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben eingetragen werden muß. Die Verletzung dieser Form hat die Ungültigkeit der Deklaration zur Folge. (Goldschmidt, Zeitschr. Bd. 26 S. 612, Bd. 28 S. 453. Eger III S. 481. Buchelt II S. 580. Steinbach in Grünhut's Zeitschr., Bd. 10 S. 218. Rudbeschel S. 225. Schott S. 505. Endemann, R. d. E., S. 583. v. Hahn Art. 427 § 3, insbes. Note 12 S. 749, 750. A. M. Thöl III S. 214 und Handelsrechtl. Erört. S. 20, 21.) — Die Allg. Zus.-Best. II z. § 84 Verk.-Ord. (f. auch Allg. Abs.-Vorschr. § 27 Abs. 21) — wonach Frachtbriefe, in welchen die deklarirte Summe nur in Zahlen angegeben ist, zurückgewiesen werden, — ist ungültig, weil sie gegen die gesetzliche Transportpflicht der Eisenbahnen (f. Anm. 17 ff. S. 43 ff.) verstößt. Setzt der Absender die Deklaration in ungültiger Form auf den Frachtbrief, so gilt sie zwar als non scripta, aber berechtigt die Eisenbahn nicht zur Zurückweisung des Transports.

Abs. 3—5 normiren den Frachtzuschlag, welcher gemäß Abs. 1 Satz 2 (Anm. 412) für die Deklaration des Interesses an der Lieferung zu entrichten ist. Dieser Zuschlag darf 5 vom Tausend der deklarirten Summe für je angefangene 200 Kilometer nicht übersteigen. Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 40 Pfennig. Ueberschießende Beträge werden auf 10 Pfennig abgerundet. Es ist hiernach für den tarifarisch festzusetzenden Frachtzuschlag eine Maximal- und eine Minimalgrenze vorgeschrieben. Weder darf über die eine hinaus-, noch unter die andere herabgegangen werden. Innerhalb dieser Grenzen können aber die Eisenbahnen sich frei bewegen. Der in Abs. 3 bezeichnete Betrag ist ein Höchstbetrag d. h. jede Bahn ist an die dort vorgeschriebene Maximalgrenze gebunden, sie darf über dieselbe nicht hinausgehen, mithin nicht höhere Beträge für den Frachtzuschlag festsetzen und publiziren, als die Normen des Abs. 3 vorschreiben, und zwar selbst dann nicht, wenn als Aequivalent für die darin liegende Belastung des Mitkontrahenten andere günstige Bedingungen tarifmäßig gewährt werden. Wohl aber ist es, da nur der Höchstbetrag im Abs. 3 festgesetzt ist, in das Belieben der einzelnen Bahnen gestellt, diesen Betrag geringer — bis zu der

§ 84.  
Abs. 2.

§ 84.  
Abs.  
3—5.



im Abs. 4 angegebenen Maximalgrenze — zu normiren. Aus § 60 in Verbindung mit § 7 der Verk.-Ord. ergibt sich, daß der Frachtzuschlag für die Declaration — als integrierender Bestandtheil der Tarife — wie diese zu Recht bestehen und gehörig veröffentlicht sein muß. Er bedarf also der behördlichen Feststellung und Genehmigung — soweit diese landesrechtlich vorgeschrieben ist — und muß aus den Tarifen ersichtlich sein. Die Allg. Zus.-Best. III zu § 84 Verk.-Ord. verweisen in Betreff des Frachtzuschlags auf den Nebengebührentarif Abschnitt C.

### § 85.

#### Höhe des Schadenersatzes für Verlust oder Beschädigung bei Declaration des Interesses an der Lieferung.

Hat eine Declaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann der Berechtigte im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, außer der durch die §§ 80 und 83 festgesetzten Entschädigung, noch einen weiteren Schadenersatz bis zur Höhe des in der Declaration festgesetzten Betrages beanspruchen.<sup>415)</sup> Das Vorhandensein und die Höhe des weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.<sup>416)</sup>

§ 85.  
Satz 1.

<sup>415)</sup> § 85 Satz 1 schreibt für die Geltendmachung eines weiteren Schadenersatzes — außer der durch die §§ 80 und 83 begründeten normalen Entschädigung — zwei Voraussetzungen vor. Die erste Voraussetzung ist, daß eine Declaration des Interesses an der Lieferung nach Maßgabe des § 84 (Anm. 410 ff.) stattgefunden hat. Die zweite Voraussetzung ist, daß ein Fall des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung des Gutes vorliegt, für welche die Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages haftpflichtig ist (§ 75 Anm. 370). Der Ersatzberechtigte hat den Verlust, die Minderung oder Beschädigung behufs Substantiirung seines Anspruchs darzuthun.

Liegen diese beiden Voraussetzungen vor, so kann der Berechtigte außer der normalen, durch die §§ 80 und 83 festgesetzten Entschädigung noch einen weiteren Schadenersatz bis zur Höhe des in der Declaration festgesetzten Betrages beanspruchen. Die Eisenbahn ist ihm bis zu dieser Höhe ersatzpflichtig. Der Anspruch auf Grund der Declaration erstreckt sich nur auf den weiteren Schadenersatz, nicht den gesammten Schadenersatz — normalen und weiteren zusammengefaßt. Denn auf die normale Entschädigung hat der Berechtigte auch ohne Declaration Anspruch. Abweichend also von der Declaration des Art. 427 H.-G.-B., welche beides in sich schließt, ist die Declaration des Interesses an der Lieferung eine Declaration des Mehrwerthes, nicht des Gesamtwerthes, sie begreift nur den die normale Entschädigung übersteigenden Mehrbetrag. Worin dieser weitere Schaden besteht, ob in unmittelbarem oder mittelbarem, in *damnum emergens* oder



lucrum cessans, entgangenem Geschäftsgewinn, Verlust an Kundschaft, verfallener Konventionalstrafe, ist irrelevant. Es genügt, daß es ein in Geld schätzbarer Nachtheil ist, welcher mit dem Verluste, der Minderung oder Beschädigung des Gutes in ursächlichem Zusammenhange steht. Auch bei Minderung und Beschädigung des Gutes ist hiernach ebenso wie bei Verlust der volle Schaden bis zur Höhe des declarirten Betrages zu ersetzen. Gegen die Annahme, daß in diesen Fällen nur eine verhältnismäßige Erhöhung des Schadenersatzes eintritt, spricht sowohl der Wortlaut des § 85 VerL.-Ordn., wie auch der Zweck und das Wesen der Interesse-Declaration. Der Ersatz des weiteren Schadens darf uneingeschränkt bis zur vollen Höhe des declarirten Betrages beansprucht werden.

416) Satz 2 des § 85 bestimmt, daß der Berechtigte, welcher den im Satz 1 § 85 bezeichneten weiteren Schadenersatz (Anm. 415) beansprucht, den Schaden zu er- Satz 2. weisen hat, und zwar sowohl das Vorhandensein, wie auch die Höhe desselben.

Dem „Berechtigten“, d. h. dem Schadenersatzberechtigten und — Mangels freiwilliger Leistung der Eisenbahn — dem zur Geltendmachung der Vertragsforderungen gemäß § 73 aktiv Legitimirten (Anm. 358 ff.) liegt hiernach die Beweislast dafür ob, daß ein weiterer Schaden überhaupt sowie in welcher Höhe derselbe entstanden ist. Denn die Declaration enthält nur die Maximalgrenze, innerhalb deren der weitere Schaden zu erweisen ist bezw. bis zu welcher der Schadenersatz gefordert werden darf, die Declaration fixirt keineswegs etwa im Voraus unabänderlich das Quantum des zu leistenden Ersatzes; sie ist nicht eine vertragmäßige Festsetzung der von der Eisenbahn im Verlust- und Beschädigungsfall zu gewährenden Leistung, sondern nur eine Begrenzung, bis zu welchem höchsten Betrage Ersatz des weiteren Schadens geleistet wird. Der Ersatzberechtigte wird daher nicht von der Pflicht entbunden, den Schaden nach Existenz und Höhe nachzuweisen. Er hat keinen unbedingten Anspruch auf den declarirten Betrag, er kann nicht ohne Weiteres die declarirte Summe fordern, sondern es liegt ihm ob, seinen weiteren Schaden bis zur Grenze der declarirten Werthsumme nach Existenz und Höhe darzuthun, und er hat immer nur Anspruch auf Ersatz des auf diese Weise nachgewiesenen Schadens. Uebersteigt aber der nachgewiesene Schaden den declarirten Betrag, so kann nur der letztere beansprucht werden. Denn nicht jeder weitere nachgewiesene Schaden ist im Falle der Declaration zu ersetzen, sondern nur der bis zur Höhe des declarirten Betrages nachgewiesene.

Ein „weiterer“ Schaden kann aber nach Sinn und Wortlaut nur vorliegen, wenn der normale Schadensbetrag feststeht und erwiesen ist. Denn der weitere Schaden besteht nach Satz 1 eben in dem über die durch § 80 bezw. § 83 festgesetzte (normale) Entschädigung hinausgehenden Schaden. Es darf „außer“ dieser normalen Entschädigung noch ein weiterer Schadenersatz beansprucht werden. Daraus folgt, daß der Berechtigte 1. nicht allein diesen weiteren Schaden, sondern 2. der Natur der Sache nach auch den normalen Schaden gemäß § 80 bezw. § 83 zu erweisen hat, und endlich 3. darthun muß, daß beide Schäden mit dem Verlust, der Minderung oder Beschädigung des Gutes in ursächlichem Zusammenhange stehen.



lich konstatirt, daß mit dieser redaktionellen Aenderung eine Aenderung in dem Sinne des bisherigen Prinzips („Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers“) nicht beabsichtigt sei. Aber, wenngleich diese Absicht betont wurde, so läßt sich doch nicht verkennen, daß durch der gewählte Fassung des Art. 39 die Haftpflicht der Eisenbahn strenger gestaltet ist, als nach dem zu Grunde liegenden Art. 397 D. S.-G.-B. und im Vergleich zu diesem eine Verschärfung erfahren hat (s. Anm. 419 S. 483). Die Berl.-Ordn. § 86 hat sich wörtlich der Fassung des Art. 39 des internat. Uebereink. angeschlossen. Diese Abweichung von der Fassung des Art. 397 S.-G.-B. ist mit Rücksicht auf Art. 423 l. c. gültig, weil sie nach Vorstehendem jedenfalls zum Vortheile des Publikums eine strengere Haftpflicht der Eisenbahn involvirt, als die durch Art. 397 S.-G.-B. bestimmte.

418) Haftpflichtig ist jede an dem betreffenden Transporte betheiligte Eisenbahn; sind es also mehrere mit durchgehendem Frachtbriefe, so haftet sowohl die Annahme-(Versand-)Bahn, wie die Ablieferungs-(Bestimmungs- oder Empfangs-)Bahn, wie auch jede dazwischen liegende Bahn. Alle diese Bahnen haften nach den oben § 74 Anm. 362 ff. erörterten Grundsätzen solidarisch für die auf der ganzen Beförderungstrecke eingetretene Versäumung der Lieferfrist (§ 63), jedoch mit der im § 74 Abs. 3 normirten Einschränkung der Passivlegitimation. § 86. Satz 1.

Es muß eine Versäumung der Lieferfrist stattgefunden haben. Die Haftpflicht für den Schaden aus Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes ist in den §§ 75—78 normirt. Eine „Versäumung der Lieferfrist“ liegt vor, wenn — wie der Hinweis auf § 63 andeutet — die tarifartige Lieferfrist abgelaufen ist, ohne daß die Ablieferung des Gutes erfolgt ist, gleichviel ob und wann später abgeliefert worden ist. Auch wenn das Gut in Verlust gerathen oder aus anderen Gründen nicht fristzeitig oder überhaupt nicht angelangt ist, findet Versäumung der Lieferfrist statt. Denn daß die Lieferfrist nicht innegehalten, d. i. versäumt ist, wenn das Gut überhaupt nicht am Bestimmungsort eintrifft bezw. dort nicht zur Ablieferung gelangt, kann keinem Zweifel unterliegen (s. arg.: § 91 Abs. 2). Daher begründet auch der Verlust des Gutes unterwegs eine Versäumung der Lieferfrist und es kann die Eisenbahn in diesem Falle kumulativ für Verlust und für Versäumung der Lieferfrist haftpflichtig werden, vorausgesetzt, daß sich tatsächlich neben dem Schaden aus dem Verlust des Gutes noch ein besonderer Schaden aus der Versäumung der Lieferfrist erweisen läßt (s. § 75 Anm. 370 S. 426), — wie auch die Deklaration des Interesses an der Lieferung Schäden aus Verlust und Beschädigung wie aus Versäumung der Lieferfrist zusammen begreift. Die gegentheilige Annahme, welche in der Versäumung der Lieferfrist nur die Ueberschreitung derselben sehen will, derartig, daß sie nur bei Ablieferung des Gutes stattfindet, kann nicht gebilligt werden.

Es muß ferner durch die Versäumung der Lieferfrist dem Berechtigten (Absender bezw. Empfänger) ein Schaden entstanden sein, dieser mit jener in ursächlichem Zusammenhange stehen. Mangels einer Einschränkung ist unbegrenzt für jeden Schaden zu haften, welcher nachweislich eine Folge



für Verlust und Beschädigung (§ 75 Berl.-Ord.) erheblich näher, als die aus der bloßen Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers sich ergebende. Denn der Beweis, daß die Verspätung von einem Ereigniß herrührt, welches die Eisenbahn weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte, umfaßt unverkennbar mehr, als den Beweis, daß sie die Verspätung durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abzuwenden können. Die Eisenbahn hat einerseits den Negativbeweis zu führen, daß das die Verspätung verursachende Ereigniß nicht von ihr herbeigeführt ist, und andererseits den positiven Beweis zu erbringen, daß sie dieses Ereigniß nicht abzuwenden vermochte und zwar — Mangel jeder Einschränkung — nicht bloß mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers, sondern mit allen nach vernünftiger Verkehrsanschauung überhaupt möglichen Mitteln.

1. Kann sie den Beweis nicht erbringen, daß das qu. Ereigniß nicht von ihr herbeigeführt worden, dann haftet sie, gleichviel ob die Herbeiführung von ihr verschuldet ist oder nicht, für den Schaden aus der Verspätung. Als nicht von ihr herbeigeführt sind auch diejenigen Ereignisse bezw. Handlungen zu betrachten, die durch das eigene Verschulden des Verfügungsberechtigten oder durch eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Weisung desselben (nachträgliche Verfügungen: Berl.-Ord. § 64 1c.) verursacht sind.

2. Kann sie aber den Beweis erbringen, daß das qu. Ereigniß nicht von ihr herbeigeführt worden ist, oder ist dies — wie bei Naturereignissen — an sich ersichtlich, dann muß sie noch den Nachweis führen, daß sie dieses Ereigniß nicht abzuwenden vermochte. Kann sie letzteres nicht darthun, so haftet sie für den Schaden aus der Verspätung. Dieser Nachweis muß sich darauf erstrecken, daß sie weder den Eintritt noch die Folgen des Ereignisses abzuwenden vermochte. Andererseits hat die Eisenbahn nicht darzuthun, daß das Ereigniß weder in seinem Eintritt noch in seinen Folgen unbedingt und unter allen Umständen unabwendbar gewesen sei. Vielmehr genügt der Nachweis, daß dies mit vernünftigen Mitteln und unter Anwendung der größten Sorgfalt nach Lage der Sache nicht möglich war. Kann die Eisenbahn diesen Nachweis führen, dann ist sie von der Haftpflicht liberirt, gleichviel ob sich das betreffende Ereigniß als ein innerer oder äußerer Zufall darstellt, d. h. ob es die Handlungen der eigenen Leute der Eisenbahn und die Funktionen ihrer Betriebsmittel oder ob es Naturereignisse und Handlungen Dritter betrifft.

## **§ 87.**

### **Höhe des Schadenersatzes bei Versäumung der Lieferfrist.<sup>420)</sup>**

Wenn auf Grund des vorhergehenden Paragraphen für Versäumung der Lieferfrist Ersatz zu leisten ist, so können folgende Vergütungen beansprucht werden:

I. Wenn eine Deklaration des Interesses an der Lieferung nicht stattgefunden hat:<sup>421)</sup>

1. ohne Nachweis eines Schadens, falls die Verspätung 12 Stunden übersteigt:

Bei einer Verspätung bis einschließlich 1 Tag  $\frac{1}{10}$  der Fracht,

" " " " " 2 Tage  $\frac{2}{10}$  " "

" " " " " 3 "  $\frac{3}{10}$  " "

" " " " " 4 "  $\frac{4}{10}$  " "

" " " von längerer Dauer  $\frac{5}{10}$  " "

2. Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens bis zur Höhe der ganzen Fracht beansprucht werden.

## II. Wenn eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden hat:<sup>422)</sup>

1. ohne Nachweis eines Schadens, falls die Verspätung 12 Stunden übersteigt:

Bei einer Verspätung bis einschließlich 1 Tag  $\frac{2}{10}$  der Fracht,

" " " " " 2 Tage  $\frac{4}{10}$  " "

" " " " " 3 "  $\frac{6}{10}$  " "

" " " " " 4 "  $\frac{8}{10}$  " "

" " " von längerer Dauer die ganze Fracht.

2. Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens beansprucht werden.

In beiden Fällen darf die Vergütung den deklarirten Betrag des Interesses nicht übersteigen.

§ 87. <sup>420)</sup> Bereits in der Anm. 417 S. 480 zum § 86 ist darauf hingewiesen, daß das H.-G.-B. Art. 327 den Umfang des Schadenersatzes für Versäumung der Lieferzeit nicht — wie für Verlust und Beschädigung (Art. 396) — auf den wirklichen Schaden beschränkt, sondern auch den vollen Schaden, also auch den entgangenen Gewinn, das individuelle Interesse d. h. auf alle aus der Versäumung entstandenen direkten und indirekten Nachtheile ausdehnt. Der gewöhnliche Frachtführer darf den in dieser Weise gesetzlich normirten Umfang des Schadenersatzes durch Vertrag beliebig beschränken und vermindern. Den Eisenbahnen hingegen ist dies durch Art. 423 H.-G.-B. zwar grundsätzlich verboten. Doch ist ihnen eine vertragliche Beschränkung des aus Art. 397 folgenden regelmäßigen Umfangs der Entschädigung in gewissen Grenzen durch die Einführung der Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung in Verbindung mit dem Normalsatz gestattet. Durch Art. 427 Ziff. 2 H.-G.-B. ist den Eisenbahnen — ausgenommen im Falle bösslicher Handlungsweise — eine Vereinbarung erlaubt, wonach die Höhe des nach Art. 397 wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadenersatzes den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung angegebenen Betrag (Verzugs-

interesse-Deklaration), und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz, welcher auch in dem Verluste der Fracht oder eines Theiles derselben bestehen kann, nicht übersteigen soll. Wie bei Verlust und Beschädigung bildet auch bei Versäumung der Lieferzeit der deklarirte Betrag bezw. der Normalsatz nur die Maximalgrenze, bis zu welcher überhaupt die Eisenbahn Schadenersatz leistet, nicht aber etwa ohne Weiteres das im Voraus vertragsmäßig fixirte Quantum der im Verspätungsfalle zu leistenden Entschädigung. (R.-D.-G.-G. Bd. 11 S. 229.) Dem Beschädigten liegt daher nicht allein die Pflicht ob, den Schaden, für welchen Ersatz gefordert wird, nachzuweisen, sondern auch, daß dieser Schadensanspruch sich innerhalb der gezogenen Grenzen hält, den als Maximum festgesetzten Betrag nicht übersteigt. Auch darf die Vereinbarung eines Normalsatzes nur geschehen, wenn zugleich die Möglichkeit der Deklaration des Lieferungsinteresses gegeben ist. Die Vereinbarung eines Normalsatzes unter Ausschluß der Deklaration des Lieferungsinteresses ist unzulässig. (v. Sahn II S. 748. Schott S. 502, 508.)

Die Verkehrsordnung § 87 hat von dieser den Eisenbahnen durch Art. 427 Ziff. 2 gegebenen Befugniß Gebrauch gemacht, hierbei aber diese Vereinbarung so gestaltet, daß sie zugleich auch dem Entschädigungssystem des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr thunlichst und soweit dies das Handelsgesetzbuch zuläßt, entspricht. Nach diesem System ist zwar auch als Regel die Entschädigung nach dem vollen Schaden angenommen, und ebenso sind Normalsätze in Gestalt von aliquoten Theilen der Fracht eingeführt. Aber an die Stelle der besonderen Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung ist die zugleich auch für Verlust und Beschädigung geltende Deklaration des Interesses an der Lieferung getreten, welche nicht den Gesamtbetrag, sondern den Mehr-(Maximal-)Betrag bildet, bis zu dessen Höhe jeder weitere, die normale Entschädigung übersteigende Schaden beansprucht werden kann. Durch die Einführung der Normalsätze und der Deklaration des Interesses an der Lieferung nach Maßgabe des internationalen Uebereinkommens hat die Berl.-Ord. die durch Art. 427 Ziff. 2 H.-G.-B. gezogenen Grenzen nicht überschritten, da damit dem Publikum nicht ungünstigere Bedingungen gewährt sind, als die nach Art. 427 Ziff. 2 H.-G.-B. gestatteten. Nach § 87 hat demgemäß die Eisenbahn zwar den vollen Schaden zu ersetzen und der Ersatzberechtigte hat die Höhe des entstandenen Schadens nachzuweisen. Aber zum Zwecke der Bemessung des Schadenersatzes sind Maximal-(Normal-)Sätze in Gestalt von aliquoten Theilen der Fracht eingeführt und ist ferner die Deklaration des Interesses an der Lieferung zugelassen, derartig, daß dieselben 1) die Maximalgrenze der zu gewährenden Entschädigung bilden sollen und 2) innerhalb dieser Grenze der Ersatzberechtigte prinzipiell seinen Schaden unter Zugrundelegung der Bestimmungen des § 86 nachzuweisen hat. Hiervon ist jedoch insofern abgewichen, als in Betreff des Normalsatzes unter gewissen Voraussetzungen und und bis zu einer gewissen Höhe von dem Schadennachweis Abstand genommen und ohne diesen Nachweis schlechthin und unbedingt der eingeführte Normalsatz als Schadenersatz gefordert werden darf. Dieser Ab-





Lieferfrist feststeht, verhältnißmäßig geringfügige Theile der Fracht als Vergütung ohne jeden Schadensnachweis zu gewähren. Würde der Gegenbeweis zugelassen werden, so würde der Zweck dieser Bestimmungen illusorisch sein. Auch die Bestimmungen des zu Grunde liegenden § 70 des bisherigen Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Betriebsreglements sind in der Theorie und Praxis stets in diesem Sinne aufgefaßt worden. Unter „Fracht“ ist die nach den Tariffätzen gemäß §§ 7, 60 Verk.-Ord. berechnete Eisenbahnfracht zu verstehen, nicht auch der Betrag von baaren Auslagen (§ 60 Abs. 2), Vorfracht etc. (R.-D.-S.-G. Bd. 14 S. 200. v. Hahn II S. 752. Schott S. 509.) Mehr als die Hälfte der Fracht darf ohne Schadensnachweis und ohne Interessedeclaration unter keinen Umständen gefordert werden, wie groß auch immer die Lieferfristüberschreitung sei. Den Nachweis für die Lieferfristüberschreitung und ihren Umfang, sowie die Höhe des entsprechenden Frachtbruchtheils hat der Ersatzberechtigte im Streitfalle zu führen, nach beiden Richtungen steht der Eisenbahn der Gegenbeweis zu. Es besteht kein Unterschied zwischen Eilgut und gewöhnlichem Gute, wohl aber eine entschädigungsfreie Verspätung von 12 Stunden. Für eine diese Frist nicht überschreitende Versäumung kann mithin ohne Schadensnachweis Ersatz nicht beansprucht werden.

2. Mit Schadensnachweis darf der Schadensanspruch die Höhe der ganzen Fracht nicht übersteigen. Während eine Vergütung bis zur Hälfte der Fracht ohne Schadensnachweis beansprucht werden kann, liegt es für den Fall der Inanspruchnahme eines höheren Schadenersatzes hiernach dem Berechtigten ob, den durch die Versäumung entstandenen vollen Schaden nachzuweisen. Zugleich ist aber die Maximalgrenze des Schadenersatzes auf den Betrag der ganzen Fracht erhöht. Der beanspruchte Betrag darf hier nicht schlechthin und unbedingt mit Ausschluß des Gegenbeweises und ohne Rücksicht darauf, ob überhaupt und in welcher Höhe ein Schaden wirklich entstanden ist, gefordert werden. Der Berechtigte hat vielmehr, sobald er einen höheren Schadenersatz als den unter 1 bezeichneten, beansprucht, seinen Schaden nach Existenz und Höhe darzuthun. Die Höhe des Ersatzes bestimmt sich hiernach durch die Höhe des nachgewiesenen Schadens, nur mit der Maßgabe, daß der Betrag der ganzen Fracht die Maximalgrenze der zu gewährenden Entschädigung bildet. Ueber diesen Betrag darf, gleichviel auf wie hoch sich der nachgewiesene Schaden beläuft, nicht hinausgegangen werden. Erscheint dem Absender dieser Betrag als Maß des Maximalersatzes nicht ausreichend, so bleibt ihm der Weg der Interessedeclaration offen. Zwischen Eil- und gewöhnlichem Gut wird nicht unterschieden, ebensowenig besteht hier eine entschädigungsfreie Verspätung. Den Betrag der ganzen Fracht muß der Ersatzberechtigte gleichfalls erweisen.

422) Riff. II regelt den Schadenersatz für Versäumung der Lieferfrist, § 87 wenn eine Declaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden hat. Riff. II. Alsdann gestaltet sich der Schadensanspruch, je nachdem der Schaden nachgewiesen wird oder nicht, wie folgt.

Voraussetzungen sind 1) daß die Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferfrist gemäß § 86 Verk.-Ord. an sich begründet



2. Mit Schadenschadensnachweis kann der Betrag des Schadens, und zwar des vollen Schadens bis zur Höhe des deklarirten Betrages gefordert werden. Der Anspruch ist nicht auf einen Frachtbetrag beschränkt. Es kann vielmehr außer dem normalen Ersatze der ganzen Fracht noch ein Mehrersatz bis zur Höhe des deklarirten Betrages gefordert werden. Es darf also der beanspruchte Schadensbetrag nicht schlechthin und unbedingt mit Ausschluß des Gegenbeweises, sowie ohne Rücksicht auf die Existenz und Höhe des Schadens gefordert werden, sondern es ist der Schaden in Gemäßheit des § 83 (d. i. der volle Schaden) nach Existenz und Höhe darzuthun. Die Höhe des zu leistenden Ersatzes bestimmt sich somit durch die Höhe des nachgewiesenen Schadens, jedoch mit der Maßgabe, daß der deklarirte Betrag des Interesses — der den normalen Ersatz übersteigende Mehrbetrag — die Maximalgrenze der zu leistenden Entschädigung bildet. Ueber diesen Betrag darf, gleichviel auf wie hoch sich der nachgewiesene Schaden beläuft und wenn er auch den Normalersatz zuzüglich des deklarirten Betrages übersteigt, nicht hinausgegangen werden.

### § 88.

#### Schadenersatz bei Arglist und grober Fahrlässigkeit.<sup>423)</sup>

Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen gefordert werden, wenn derselbe in Folge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist.<sup>424)</sup>

<sup>423)</sup> Die Beschränkung des Schadenersatzes auf den wirklichen Schaden, welche das H.-G.-B. Art. 396 zu Gunsten des gewöhnlichen Frachtführers festsetzt, und die noch weitergehende Beschränkung, welche Art. 427 Abs 1 Ziff. 1 und 2 durch Einführung von Normalsätzen und Deklarationen den Eisenbahnen sich ausbedingen gestattet, fallen fort und es tritt in Gemäßheit des Art. 396 Abs. 3 und Art. 427 Abs. 2 l. c. die Verpflichtung zum Ersatz des vollen Schadens ein, wenn derselbe durch dasjenige schuldbare Verfahren des Frachtführers bezw. der Eisenbahn oder ihrer Leute entstanden ist, welches das H.-G.-B. a. a. O. als „böslische Handlungsweise“ bezeichnet. Maßgebend dafür war die Erwägung, daß die Rücksichtnahme, welche das Gesetz dem Frachtführer bezw. der Eisenbahn aus den an früherer Stelle erörterten Gründen durch Beschränkung des Schadenersatzes angedeihen läßt, bei einem derartigen böslischen Verhalten nicht gerechtfertigt erscheint. Der Begriff „böslische Handlungsweise“ ist aber unbestimmt, wenig klar und daher in der Theorie und Praxis streitig. Er ist weder identisch mit Arglist (dolus) allein, noch mit Arglist und grober Fahrlässigkeit (dolus und culpa lata) vereint. Nach den Protokollen des H.-G.-B. hat man vielmehr darunter zunächst allerdings den dolus (die Arglist) im eminenten Sinne, außerdem aber auch den höchsten Grad die Nachlässigkeit zu verstehen, namentlich die luxuria, d. h. jenen frevelhaften Muthwillen, der zwar die Beschädigung nicht beabsichtigt, sich aber bei seinem Handeln der damit verbundenen Gefahr bewußt ist und dennoch das Handeln nicht ändert. „Böslische Handlungsweise“ begreift sonach den dolus ganz, dagegen die culpa lata nur zum



grogen Fahrlässigkeit. Es liegt auf der Hand, daß hier für die richterliche Beurtheilung im Streitfalle nach Lage der konkreten Verhältnisse ein weiter Spielraum bleibt. Denn einerseits kommt in Betracht, daß nach der eigenartigen Natur des Eisenbahnbetriebes das Publikum sich voll auf die Maßnahmen der Eisenbahn zum Schutze und zur prompten Ausführung des Transports verlassen muß und jedes Eingreifen in dieselben ausgeschlossen ist, andererseits aber auch, daß die Schnelligkeit und Gefährlichkeit des Eisenbahntransports, sowie die große Häufung desselben, die Schwierigkeit der Uebersicht und Kontrolle, Fehler und Versehen als entschuldbar oder leicht erscheinen lassen, welche bei anderen Transportarten und unter anderen Verhältnissen, als schwere anzusehen sein würden. Darnach kann je nach Lage des einzelnen Falls die Beurtheilung, ob unrichtige, ungeeignete oder verspätete Verladung oder sonstige Fehler derselben, Verwechslung und Fehldirigirung der Güter, Verschleppungen, unrichtiges oder verspätetes Anisiren, Expediren, Abliefern, ungenügende Schutzmaßregeln zc. als auf grober Fahrlässigkeit oder leichtem Verschulden beruhend zu erachten sind, eine sehr verschiedenartige sein. Auch die Arglist der Leute der Eisenbahn und anderer Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transports bedient, fällt hierunter. (arg. Art. 400, 427 Abs. 2. S.-O.-B., § 9 Berl.-Ord.) Anderenfalls würde § 88 Berl.-Ord. eine unzulässige Beschränkung der Art. 400, 427 Abs. 2 S.-O.-B. enthalten (R.-D.-S.-O. Bd. 6 S. 427, Bd. 8 S. 317 (326). v. Hahn II S. 616. Schott S. 344. Buchelt II S. 474. Endemann, R. d. E., S. 566.) Die Eisenbahn kann, wenn die schädigende Handlung unter der Voraussetzung, daß sie von ihr selbst ausgegangen wäre, als Arglist oder grobe Fahrlässigkeit erscheinen würde, diese Qualifikation der Handlung nicht deshalb bestreiten, weil sie von einem ihrer Leute ausgegangen ist. Ebenfowenig kann sie geltend machen, die betreffende Handlung beruhe deshalb nicht auf Arglist oder grober Fahrlässigkeit, weil, wenn man nur die Person ihres Organs in Betracht ziehe, es nach Lage der Sache an einer Voraussetzung seiner Qualifikation fehlen würde. (Reichsger. 30. September 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 354.) Der Schaden muß durch die arglistige oder grobfahrlässige Handlung oder Unterlassung der Eisenbahn bew. ihrer Leute verursacht sein. Es genügt nicht, daß die bezügliche Handlung zc. bei dem Transporte überhaupt vorgekommen, zeitlich oder örtlich damit zusammengefallen ist; vielmehr ist erforderlich, daß durch dieselbe der Schaden herbeigeführt ist. Aber er braucht nur die wirkliche, nicht die nothwendige Folge gewesen zu sein. Ebenfowenig gehört es zum ursächlichen Zusammenhange, daß die Handlung die alleinige Ursache gewesen. Es können zu der Handlung noch andere Thatfachen als mitwirkend hinzgetreten sein, gleichviel, ob der Eintritt dieser mitwirkenden Thatfachen durch jene Handlung bedingt war oder nicht. Es reicht also aus, daß sie mitwirkend war, wenn nur festgestellt wird, daß ohne dieselbe der Schaden überhaupt nicht oder nicht in dem vorliegenden Umfange eingetreten wäre, die Ursächlichkeit wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß möglicherweise der Schaden auch auf andere Weise hätte eintreten können, aber sie wird ausgeschlossen, wenn er unter allen Umständen, auch ohne die ihn jetzt bewirkende Handlung

eintreten mußte. (Reichsger. 18. September 1880. Eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. 1 S. 270.) Bei konkurrirendem Verschulden der Eisenbahn und des Absenders bezw. Empfängers ist nach Lage des konkreten Falls entscheidend, wessen Verschulden als das vorwiegende den Schaden verursacht hat, als die eigentliche causa efficiens desselben zu betrachten ist.

3. Der Entschädigungsberechtigte hat den Nachweis für das Vorhandensein der beiden Voraussetzungen zu erbringen, also sowohl dafür, daß ein Schaden überhaupt entstanden, wie auch dafür, daß er durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn bezw. ihrer Leute verursacht ist. Der Beweis hat sich auf das Vorhandensein und die Höhe des Schadens, sowie auf die arglistige oder grobfahrlässige Handlung bezw. Unterlassung der Eisenbahn oder ihrer Leute und den ursächlichen Zusammenhang zwischen beiden zu erstrecken. Sind mehrere derartige Handlungen vorgekommen, so wird der Nachweis einer derselben genügen, wenn sie die Ursache des Schadens ausreichend begründet. (R.=D.=G. Bd. 23 S. 309.) Eines besonderen Nachweises des Entschädigungsberechtigten bedarf es nur dann nicht, wenn beides — Schaden und arglistige oder grobfahrlässige Handlungsweise und der ursächliche Zusammenhang zwischen diesen — sich als aus den unstrittigen und notorischen tatsächlichen Verhältnissen von selbst erwiesen ergibt. (Schott S. 344. R.=D.=G. Bd. 21 S. 21.)

Liegen die beiden vorerörterten Voraussetzungen vor, so kann die Vergütung des vollen Schadens gefordert werden. (S.=G.=B. Art. 283, Reichsger. 30. September 1882, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 357.) Die Forderung ist alsdann nicht auf die in den §§ 80—87 der Berl.-Ord. bezeichneten Werthgrenzen, den normalen Ersatz des gemeinen Handelwerths bezw. gemeinen Werth (§ 80), den verringerten des § 81, den bis zum deklarirten Maximum gesteigerten der §§ 84, 85 oder die aliquoten Frachthantheile des § 87 beschränkt. „Voller Schaden“ bedeutet mehr, als diese begrenzten Beträge; es kann frei von allen Schranken sowohl der wirkliche Schaden (damnum emergens), wie auch der entgangene Gewinn (lucrum cessans), das ganze individuelle Interesse des Berechtigten, insoweit es überhaupt nach irgend welcher Richtung hin durch die arglistige oder grobfahrlässige Handlungsweise der Eisenbahn oder ihrer Leute verletzt ist, gefordert werden, (Thöl III S. 47. Schott S. 344. Buchelt II S. 473. Endemann, R. d. G., S. 566), also auch der nicht vorauszusehende Schaden (abweichend von Art. 1150 code civil.) Es gehören dahin Nachtheile durch Konventionalstrafen, Verlust an Kundschaft, Reisekosten, Entwerthung der Waare durch Aenderung der Konjunktur, der Mode u. Den Beweis für den vollen Schaden und für die Höhe der darnach beanspruchten Entschädigungsbeträge hat der Entschädigungsberechtigte zu führen.

## § 89.

### Ausschluß der Haftung.<sup>425)</sup>

Wenn Gegenstände, welche vom Transport ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger

oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben, oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender außer Acht gelassen werden, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen.<sup>426)</sup>

<sup>425)</sup> Neben den Haftbefreiungsgründen, welche Art. 395 Abs. 1 H.-G.-B. § 89 und im Anschluß daran § 75 Abs. 1 Berl.-Ord. (Anm. 373 ff. S. 432 ff.) vorsehen, stellt Art. 395 Abs. 2 H.-G.-B. noch einen besonderen Haftausschließungsgrund auf: „Für Kostbarkeiten, Gelder und Werthpapiere (s. über deren Begriff § 50 Anm. 172 S. 222 ff.) haftet der Frachtführer nur dann, wenn ihm diese Beschaffenheit oder der Werth des Guts angegeben ist.“ Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr hat diesen Haftausschließungsgrund erweitert. Nach Art. 43 des Uebereinkommens ist für alle Gegenstände, welche vom Transporte ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind, wenn sie unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender außer Acht gelassen werden, jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen. Die Verkehrsordnung § 89 hat diese Bestimmung des Art. 43 des internationalen Uebereinkommens wörtlich aufgenommen und dadurch zu einer reglementarisch vereinbarten gemacht. Diese Vereinbarung kann jedoch mit Rücksicht auf das Vertragsverbot des Art. 423 H.-G.-B., soweit sie die Haftausschließung des Art. 395 Abs. 2 H.-G.-B. für die dort bezeichneten Gegenstände überschreitet, nicht für gültig erachtet werden. Denn sie schließt die Haftpflicht der Eisenbahn zu ihrem Vortheil über die durch Art. 423 H.-G.-B. gestatteten Grenzen und daher in unzulässiger Weise aus. Die Eisenbahn kann zwar kraft reglementarischer Bestimmung gemäß Art. 422 Abs. 1, Ziff. 1 u. 2 H.-G.-B. Güter, welche unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder bezüglich deren die vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender außer Acht gelassen werden, vom Transport ausschließen oder nur bedingungsweise zulassen, sie kann auch ferner für die vorschriftswidrige Aufgabe derartiger Güter Konventionalstrafen (Frachtzuschläge) ausbedingen, aber sie ist, wenn sie den Transport solcher Güter übernommen hat, an die gesetzlichen Haftpflichtnormen gebunden und darf dieselben nicht etwa beliebig einschränken. Sie darf also in Betreff der übernommenen Güter nicht wegen unrichtiger oder ungenauer Deklaration oder Außerachtlassung der Sicherheitsvorschriften die Haftpflicht gänzlich ausschließen. Ein Ausschluß der Haftpflicht ist nur in den Grenzen des Art. 395 H.-G.-B., eine Beschränkung nur in den Grenzen der Art. 424—431 l. c. zulässig. Der Absender bezw. Empfänger soll aber nicht nur gemäß § 53 Abs. 7—9 Berl.-Ord. alle Folgen der unrichtigen oder ungenauen Deklaration tragen und — abgesehen von der Nachzahlung der etwaigen Frachtdifferenz und dem Erfasse des entstandenen Schadens, sowie den strafgesetzlichen und polizeilichen Strafen — einen Frachtzuschlag erlegen, sondern auch nach § 89 l. c. in Betreff der vom Transport ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelasse-





eine Modifikation erfahren. Auch erstreckt sich der Ausschluß nur auf die Haftpflicht aus dem konkreten Frachtvertrage; soweit außervertragsmäßig ex lege *acquilia* oder aus einem anderen Vertragsverhältnisse (*ex deposito*) der Eisenbahn eine Haftpflicht für das Gut obliegt, wird dieselbe durch die Bestimmung des § 89 nicht berührt. Die Eisenbahn darf daher solche Güter nicht etwa ohne Weiteres derelinqüiren, der Zerstörung 2c. preisgeben, durch *dolus* und *culpa lata* beschädigen 2c. Dies ist durch die Worte: „auf Grund des Frachtvertrages“ ausgesprochen. Der Ausschluß der Haftpflicht kann von sämtlichen an dem Frachtvertrage beteiligten Eisenbahnen geltend gemacht werden, er trifft sowohl den Absender, wie auch den Empfänger. Auch werden dadurch die sonst aus unrichtigen, ungenauen, oder ungenügenden Angaben des Absenders im Frachtbriefe oder aus der Nichtbeobachtung vorgesehener Sicherheitsvorschriften sich ergebenden Rechtsfolgen, die Pflicht zur Zahlung von Konventionalstrafen (Frachtzuschlägen), Frachtdifferenzen, sowie zur Tragung des etwa entstandenen Schadens, der durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen, der Zollstrafen 2c. nicht aufgehoben. (Verf.-Ord. § 53 Abs. 7 f. Anm. 208 S. 259 ff.) Der Ausschluß der Haftpflicht erstreckt sich nur auf die im § 89 bezeichneten Gegenstände. Sind derartige Gegenstände mit anderen, auf welche die Voraussetzungen des § 89 nicht zutreffen, zu einer Gesamtendung vereinigt (z. B. Schießpulver und Getreide), in ein Kollo verpackt, auf einen Frachtbrief aufgegeben, in einer Wagenladung befördert, so ist nur für diejenigen Teile der Sendung beziehungsweise für diejenigen Gegenstände, auf welche § 89 Anwendung findet, die Haftpflicht ausgeschlossen, nicht aber für die anderen Güter. Denn § 89 ist, — wenn man denselben überhaupt für gültig erachten sollte — jedenfalls eine Ausnahmebestimmung und als solche eingeschränkt auszulegen.

## § 90.

### **Erlöschen der Ansprüche nach Bezahlung der Fracht und Annahme des Gutes.**

(1) Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen.<sup>427)</sup>

(2) Hiervon sind jedoch ausgenommen:<sup>428)</sup>

1. Entschädigungsansprüche, bei welchen der Berechtigte nachweisen kann, daß der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;<sup>429)</sup>
2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn die Reklamation spätestens am siebenten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach § 74 in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird;<sup>430)</sup>



Eisenbahn aus, er giebt damit stillschweigend die Erklärung ab, daß eisenbahnseitig der Frachtvertrag vollständig erfüllt sei, mithin Ansprüche aus demselben gegen die Eisenbahn nicht mehr bestehen, die Verzichtleistung auf derartige Ansprüche. Voraussetzung hierfür ist aber das kumulative Zusammentreffen beider Handlungen: Bezahlung der Fracht zc. und Annahme des Guts. Sie müssen der ratio legis gemäß nach beendetem Transport vorgenommen sein, nicht etwa bereits bei Beginn desselben oder unterwegs. Denn anderenfalls kann eine Billigung des vollendeten Transports nicht vorliegen. (Renzner, S. 465. Buchelt II S. 515. Audbeschel S. 185. v. Hahn II S. 662. Schott S. 367. Thöl S. 68. Reichsger. 2. Febr. 1889. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 6 S. 449.) Nur beide Handlungen vereint bewirken das Erlöschen der Ansprüche. Die Vornahme einer dieser beiden Handlungen für sich allein zieht die qu. Rechtsfolge nicht nach sich. Einerseits ist erforderlich die Annahme des Guts und zwar des ganzen Guts (abgesehen von dem Falle des Abs. 4, Anm. 435 S. 502 ff.; s. über den Begriff der Annahme: § 66, S. 363 ff. R.-D.-G.-G. Bd. 11 S. 34, Bd. 15 S. 141.) seitens des Absenders oder seines legitimierten Vertreters. Vorbehalte irgend welcher Art hierbei sind wirkungslos, außer unter Zustimmung der Eisenbahn (Abs. 3 Satz 2; s. Anm. 434). Die bloße Annahme des Frachtbriefs ohne Gut genügt nicht (Abs. 3 Satz 1 S. 501); ebensowenig die bloße Quittungsleistung ohne wirkliche Annahme (Renzner S. 465, Nr. 2. Goldschmidt, Zeitschr. Bd. 21 S. 287, Bd. 22 S. 247) oder die bloße Annahme des Avises (R.-D.-G.-G. Bd. 14 S. 293). Andererseits ist vorgeschrieben die Bezahlung der Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen. Weder Vorausbezahlung (Frankirung), noch theilweise Bezahlung der Fracht zc. ist ausreichend, ebensowenig ein bloßes Zahlungsversprechen, wohl aber die bahnseitige Kreditirung nach beendetem Transport. (Wolff in Busch's Arch. Bd. 19, S. 163, 490. v. Kräwell S. 571. Schott S. 367. R.-D.-G.-G. Bd. 13 S. 414.) Auch hier bedarf es der Zahlung durch den Empfänger selbst oder einen von ihm legitimierten Vertreter.

Liegt die vorbezeichnete Voraussetzung vor, so sind — abgesehen von den im Abs. 2 Anm. 428 ff. S. 498 ff. aufgeführten Ausnahmen — alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erlöschen. Nicht alle Ansprüche erlöschen, nicht die der Eisenbahn gegen Absender und Empfänger, oder die beider unter einander, sondern nur die Ansprüche der letzteren gegen die Eisenbahn, ferner nur Ansprüche aus dem Eisenbahnfrachtvertrage, also nur frachtvertragsmäßige Ansprüche (R.-D.-G.-G. Bd. 6 S. 102, Bd. 15 S. 28. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 87), nicht außervertragsmäßige oder Rechte aus anderen Verträgen, auch wenn solche Rechte mit dem Frachtvertrage in Beziehung oder Zusammenhang stehen, z. B. aus einem vorangehenden oder nachfolgenden Verwahrungsvertrage, s. § 55 Anm. 223 S. 274 ff., R.-D.-G.-G. Bd. 24 S. 305. Im Uebrigen aber erlöschen ausnahmslos alle Frachtvertragsansprüche, insbesondere auf Schadenersatz für (theilweisen) Verlust, Beschädigung, Minderung, Nichterfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften, Nichteinziehung von Nachnahmen, Nichtausführung oder Verzögerung nachträglicher Anweisungen u. s. w. — und zwar nicht bloß

die Klage- bezw. reclamationssweise Geltendmachung, sondern auch die Geltendmachung im Wege der Widerklage oder Einrede. Der Richter hat aber nicht von Amtswegen die Thatfachen der Annahme des Guts und Zahlung der Fracht bezw. daß daraus folgende Erlöschen der Ansprüche zu berücksichtigen, vielmehr ist es Sache der Partei, daß Erlöschen zu behaupten und die Voraussetzungen dafür zu erweisen. (Wolff, a. a. O. S. 494. Ruckdeschel S. 185. Eger II S. 564. Schott S. 370.)

§ 90. 428) Von der Regel des Abs. 1 — Erlöschen der Frachtvertrags-  
Abs. 2. ansprüche gegen die Eisenbahn durch Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht u. — statuiert Abs. 2 in den Ziffern 1—4 (s. Anm. 429—432) vier Ausnahmen, denen sich als fünfte die aus § 61 Abs. 4 folgenden Ansprüche wegen Rückforderung zu viel erhobener Fracht anschließen, indem der letzte Satz des Abs. 4 l. c. ausdrücklich bestimmt, daß auch auf diese Ansprüche § 90 Abs. 1 keine Anwendung findet. Strenggenommen sind diese überhaupt nicht Vertragsansprüche, sondern Rückforderungen von ohne Rechtsgrund geleisteten Zahlungen (condictiones indebiti).

§ 90. 429) Nach Abs. 2 Ziff. 1 bilden die erste Ausnahme die erweislich durch  
Abs. 2. Arglist (dolus) und grobe Fahrlässigkeit (culpa lata) der Eisenbahn (§ 88  
Ziff. 1. Anm. 423, 424) herbeigeführten Entschädigungsansprüche. Sie können auch nach Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht u. gegen die Eisenbahn vom Erügaberechtigten während der ganzen Verjährungszeit geltend gemacht werden. Es kommt hierbei nicht bloß strafrechtlicher (Diebstahl, Unterschlagung, Betrug) sondern auch civilrechtlicher dolus in Betracht. Die Ansprüche müssen schriftlich erhoben werden. (Abs. 5.)

§ 90. 430) Abs. 2 Ziff. 2 betrifft als zweite Ausnahme die Entschädigungs-  
Abs. 2. ansprüche wegen Verspätung, d. i. wegen Versäumung der Lieferfrist, (§§ 86,  
Ziff. 2. 87 Anm. 417 ff.) jedoch nur unter zwei Voraussetzungen: 1) daß bezüglich dieses Anspruches eine Reklamation spätestens am siebenten Tage, den Tag der Annahme des Guts nicht mitgerechnet, erhoben worden ist und 2) bei einer der nach § 74, Abs. 3 Berl.-Erd. in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen. (Anm. 365 S. 422 ff.) Eine gerichtliche Geltendmachung ist nicht erforderlich, es genügt die Anbringung einer Reklamation. Wird die Frist überschritten oder die Reklamation an einer anderen Stelle angebracht, so greift die Ausnahme nicht Platz. Auch durch eine gerichtliche Geltendmachung kann die Reklamation nicht eriegt werden. Nur der Zeitpunkt der Annahme des Guts, nicht der Frachtablung ist für den Beginn der Frist entscheidend. Die Ansprüche müssen schriftlich erhoben werden. (Abs. 5.) Ist die Reklamation rechtzeitig erhoben, so können die betr. Ansprüche während der ganzen Verjährungszeit geltend gemacht werden. (§ 91 Anm. 433 S. 504.)

§ 90. 431) Gemäß Abs. 2 Ziff. 3 bezieht sich die dritte Ausnahme auf Ent-  
Abs. 2. schädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäß § 71  
Ziff. 3. Berl.-Erd. vor der Annahme des Guts erfolgt ist oder vor der Annahme des Guts hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Bahn unterblieben ist. Der ganz allgemeine Hinweis auf § 71 umfaßt ausnahmslos alle im § 71 bezeichneten Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfälle nicht Verpätung, d. h. sowohl die, für welche einfache schrift-

liche Feststellung genügt, wie die, welche protokollarische Feststellung erfordern. Voraussetzung ist nur, daß diese Fälle gemäß § 71, Abs. 1 u. 2 pflichtgemäß von der Eisenbahn festgestellt sind oder hätten festgestellt werden sollen. Zur Feststellung ist aber die Eisenbahn in allen Verlust-, Minderungs- oder Beschädigungsfällen verpflichtet, welche sich von der Zeit der Aufgabe des Guts bis zur Ablieferung wirklich ereignet haben oder von der Bahn entdeckt oder vermuthet, oder von dem Verfügungsberechtigten behauptet sind. (Anm. 353, 354.) Für Mängel, bei welchen diese Voraussetzung nicht zutrifft, liegt ihr eine Feststellungspflicht nicht ob und besteht in der Unterlassung einer Feststellung daher auch kein Verschulden der Eisenbahn. Auch diese Ansprüche müssen schriftlich erhoben werden (Abs. 5), sie sind an keine bestimmte Frist gebunden, dürfen vielmehr während der ganzen Verjährungsfrist geltend gemacht werden. (§ 91 Anm. 438.)

<sup>432)</sup> Die vierte in Abs. 2 Ziff. 4 enthaltene Ausnahme endlich be- § 90.  
trifft — im Anschluß am Art. 408 Abs. 2 Art. 428 H.-G.-B. — Schäden Abs. 2  
bezw. Mängel, welche bei der Ablieferung äußerlich nicht erkennbar Ziff. 4.  
waren und — wie hinzugefügt werden muß — erst später entdeckt worden  
sind (Thöl III § 38 S. 69 Anm. 6. Eger II S. 566.) „Außerlich nicht  
erkennbar“ sind diejenigen Mängel, welche im ordnungsmäßigen Geschäfts-  
betriebe bei äußerlicher Prüfung und Besichtigung (durch Auge, Gefühl, Ge-  
ruch 2c.) nicht wahrgenommen werden können (v. Sahn II S. 607. Schott  
S. 330), vornehmlich also alle inneren Schäden und Mängel des Inhalts  
(bei unversehrter Verpackung), bloße Gewichtsdefekte, innerer Verderb, Bruch 2c.  
Die „Mängel“ können in Beschädigung, Minderung (Manko), theilweisem  
Verlust oder qualitativem Werthverlust (Verderb, Fäulniß, Bruch 2c.), nicht  
aber in quantitativem Totalverlust des Guts selbst bestehen. Denn in letzterem  
Falle ist eine Annahme überhaupt nicht möglich. Bei äußerlich nicht erkenn-  
baren Mängeln kann nach Art. 408 Abs. 2 H.-G.-B. der Frachtführer auch  
noch nachträglich, d. h. nach oder trotz Annahme des Guts und Bezahlung  
der Fracht in Anspruch genommen werden, wenn zwei Voraussetzungen  
erfüllt sind: 1) wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung  
ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht und 2) bewiesen wird, daß der  
Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis  
zur Ablieferung entstanden ist. Mit Rücksicht aber auf das ganz unbestimmte  
Moment der nachträglichen Entdeckung, ist den Eisenbahnen in Einschränkung  
des Vertragsverbots des Art. 423 H.-G.-B. durch Art. 428 l. c. die Befugniß  
gewährt, sich auszubedingen, daß demungeachtet jeder Schadensanspruch er-  
lischt, wenn derselbe nicht binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferung  
— die jedoch nicht kürzer als vier Wochen sein darf — bei der Eisenbahn-  
verwaltung angemeldet worden ist. Die Verl.-Ord. hat im § 90 Abs. 2  
Ziff. 4 diese Ausnahme des Näheren präzisirt und zugleich von der vorbe-  
zeichneten Befugniß durch Festsetzung einer Maximalfrist Gebrauch  
gemacht. Darnach ist die Ausnahme von folgenden Voraussetzungen  
abhängig:

a. Der Antrag auf Feststellung gemäß §§ 71, 72 muß unmittel-  
bar nach der Entdeckung des Schadens entweder bei der Eisenbahn oder

dem zuständigen Gerichte angebracht werden. Nur der Antrag auf Feststellung, nicht der Schadensanspruch ist anzubringen. Der Antrag kann bei jeder am Transport beteiligten Bahn gestellt werden, und zwar unmittelbar, d. h. ohne Verzug, sofort nach der Entdeckung. Es ist damit nicht eine ungewöhnliche Beschleunigung gemeint, sondern lediglich die thunlichste Beschleunigung nach Maßgabe des ordnungsmäßigen Geschäftsganges. Uebrigens ist hervorzuheben, daß es nicht darauf ankommt, daß die Feststellung unverzüglich nach der Entdeckung wirklich stattgefunden, sondern nur, daß sie beantragt worden ist. Nicht die Annahme, sondern die Entdeckung ist entscheidend, weil es der Geschäftsbetrieb nicht immer zuläßt, sofort nach der Annahme zur Prüfung der Waaren zu schreiten (s. jedoch die Fristbestimmung unter b). Die Beweislast liegt dem Ersatzberechtigten ob. Er hat darzuthun, daß es sich um äußerlich nicht erkennbare Mängel handelt, ferner wann der Verlust oder die Beschädigung von ihm entdeckt worden ist, und daß er unmittelbar nach der Entdeckung, d. i. mit der im ordnungsmäßigen Geschäftsgange möglichen Beschleunigung die Schadensfeststellung beantragt hat und die vierwöchentliche Frist (s. unter b) seit der Empfangnahme gewahrt ist. Der Antrag kann in beliebiger Form angebracht werden, denn § 71 Abs. 5 bezieht sich nur auf die Erhebung von Entschädigungsansprüchen, nicht auf den diesen vorangehenden Feststellungsantrag.

Der Antrag auf Feststellung unmittelbar nach der Entdeckung muß spätestens vier Wochen nach der Empfangnahme des Guts bei der Bahn oder dem zuständigen Gericht gestellt werden. Um das unbestimmte Moment der Entdeckung zu Gunsten der Bahn durch eine Fristbestimmung zu begrenzen, ist zugleich die Antragstellung auch durch eine vom Moment der Empfangnahme laufende Maximalzeitbestimmung befristet. Der Tag der Empfangnahme wird nicht mitgerechnet. Der Empfänger ist zur Prüfung innerhalb dieser Maximalfrist genöthigt. Denn, wenn die Prüfung bezw. Entdeckung später erfolgt, so ist der Anspruch erloschen; während anderenfalls die Entdeckung und der Antrag auf Feststellung innerhalb der zu Frist ihm die Geltendmachung des Anspruchs für die ganze Verjährungsfrist sichert. Maßgebend ist aber der Zeitpunkt der Entdeckung. Ist diese erfolgt und erwiesenermaßen nicht unmittelbar darauf der Antrag auf Feststellung gestellt, so ist der Anspruch auch dann erloschen, wenn die vierwöchentliche Frist seit der Empfangnahme noch nicht abgelaufen ist.

b. Der Berechtigte muß beweisen, daß der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist. Denn nur für die Entstehung eines während dieser Zeit entstandenen Verlustes, einer Minderung oder Beschädigung des Guts, besteht die Haftpflicht der Eisenbahn. (§ 75 Anm. 371 S. 428 ff.) Daraus folgt, daß bei Ansprüchen, welche nach der Ablieferung geltend gemacht werden, es zweifelhaft sein kann, ob der Schaden aus demjenigen Zeitraume herrührt, für welchen die Eisenbahn haftet, oder erst in dem späteren (nach der Ablieferung) entstanden ist, in welchem sie eine Haftpflicht nicht mehr trägt. Daraus ergibt sich, daß derjenige, welcher noch nachträglich derartige Ansprüche



erhebt, als Voraussetzung für die Geltendmachung dieses Ausnahmerechts den Beweis führen muß, daß der später entdeckte Schaden bereits in der Zeit zwischen Empfangnahme und Ablieferung entstanden ist, für welche allein die Eisenbahn zu haften hat. Der Beweis wird sich aber dann erübrigen, wenn die Thatumstände, die Art der Beschädigung, Anerkenntniß der Eisenbahn 2c. ohne Weiteres die Zeit der Beschädigung klar stellen. (Buchelt II S. 518. Schott S. 369. Wehrmann S. 212. Thöl III S. 69.)

c. Endlich darf die Feststellung des Zustandes des Guts durch den Empfänger auf der Empfangstation nicht möglich gewesen sein und die Eisenbahn sich nicht bereit erklärt haben, die Feststellung dort vorzunehmen. War die Feststellung daselbst möglich und von der Eisenbahn offerirt, so sind, wenn der Empfänger demungeachtet dieselbe bei der Annahme nicht bewirkt, die Ansprüche für später entdeckte Mängel erloschen, auch wenn die vorstehend sub a. u. b. angeführten Voraussetzungen vorliegen. Beides muß zusammentreffen: Möglichkeit der Feststellung durch den Empfänger auf der Empfangstation und Bereiterklärung der Eisenbahn zur Vornahme derselben; Eines allein genügt nicht. Gelingt aber der Eisenbahn der Beweis für die Möglichkeit und Bereiterklärung, so sind die Ansprüche erloschen. Denn alsdann mußte der Empfänger die Feststellung auf der Empfangstation bewirken und event. das Gut überhaupt nicht oder nur mit Vorbehalt unter Zustimmung der Eisenbahn annehmen. Uebrigens ist die Fassung der vorliegenden Bestimmung ungenau. Einerseits wird von der Feststellung durch den Empfänger, andererseits von der Vornahme derselben durch die Eisenbahn gesprochen. Es ist wohl gemeint, daß die Feststellung gemäß § 71 durch die Eisenbahn vorzunehmen ist, und zwar unter Mitwirkung bezw. Bewohnung des Empfängers.

Die Erklärung der Eisenbahn, daß sie bereit sei, die Feststellung des Zustandes des Gutes auf der Empfangstation vorzunehmen, kann, sowohl speziell in jedem einzelnen Falle, wie auch generell durch eine bezügliche Bestimmung in Reglements oder Tarifen erfolgen, aber auch durch üblichen Anschlag auf den Stationen bekannt gemacht werden.

433) Abs. 3 gewährt im Satz 1 dem Empfänger das Recht, auch nach § 90. Annahme des Frachtbriefs und Bezahlung der Fracht, die Annahme des Guts Abs. 3. so lange zu verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der Mängel Satz 1. stattgegeben ist. An sich ist dem Deutschen Transportrecht das sog. Abandon-system fremd. Der Empfänger ist grundsätzlich zur Annahme auch beschädigten oder geminderten Guts ohne Verzug verpflichtet und darf die Annahme desselben nicht verweigern, wenn er durch Uebergabe des Frachtbriefs oder Klage hierauf in den Frachtvertrag eingetreten ist (§ 64 Abs. 4. § 66 Abs. 2). Aber andererseits ist die Eisenbahn bezw. das Gericht zur Feststellung der vom Empfänger behaupteten Mängel gemäß § 71 verpflichtet. Diese Feststellung vor Annahme des Guts zu fordern, muß er mit Rücksicht auf § 90 Abs. 1 und Abs. 2, Nr. 3 berechtigt sein, weil er anderenfalls seiner Entschädigungsansprüche verlustig gehen würde. Demgemäß ist ihm folgerichtig durch Abs. 3 Satz 1 die Befugniß verliehen, selbst wenn er bereits den Frachtbrief angenommen und Zahlung der Fracht geleistet hat, doch die Annahme des Guts





brief stattgefunden hat und davon einzelne bei der Ablieferung fehlen, gegen das Präjudiz bei Annahme der noch vorhandenen Gegenstände zu schützen. Da der Empfänger die Annahme derselben grundsätzlich nicht verweigern darf (s. S. 501), so gewährt ihm für diesen Fall die Verk.-Ord. § 90 Abs. 4 das Recht, in der Empfangsbescheinigung, die er gemäß § 66, Abs. 1, § 68 Abs. 7 l. c der Eisenbahn auszustellen hat, die fehlenden Gegenstände auszuschließen und sich dadurch in Betreff derselben seine Ersatzansprüche zu wahren. Die Annahme der vorhandenen bildet alsdann kein Präjudiz in Bezug auf die fehlenden. Die Ausschließung muß aber in der Empfangsbescheinigung und zwar unter spezieller Bezeichnung der fehlenden Stücke geschehen. Sie darf unter der Voraussetzung erfolgen, daß „von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen.“ Diese Thatsache muß, falls sie von der Eisenbahn bestritten wird, vorerst durch Vergleichung der im Frachtbriefe verzeichneten mit den zur Ablieferung gelangenden event. im Wege der Feststellung konstatirt werden. Also nicht einseitig und willkürlich darf der Empfänger einen derartigen Vermerk in die Empfangsbescheinigung aufnehmen, sondern nur im Einverständnis mit der Bahn oder, falls diese das Fehlen der bezeichneten Gegenstände bestreitet, nach vorgängiger Feststellung.

436) Abs. 5 erfordert für die Erhebung aller im § 90 erwähnten Entschädigungsansprüche die schriftliche Form und zwar obligatorisch: „müssen schriftlich erhoben werden“. Die Erhebung in anderer Form ist aber nur rechtlich wirkungslos, soweit es sich um die in Ziff. 1—3 bezeichneten Ansprüche handelt. Dagegen ist dies in Betreff der Ansprüche gemäß Ziff. 4 nicht anzunehmen, weil weder Art. 408 Abs. 2 noch Art. 428 S.-G.-B. die schriftliche Erhebung erfordern, es mithin im Widerspruch mit Art. 423 l. c. stehen würde, die Wirksamkeit derartiger Ansprüche von der schriftlichen Form abhängig zu machen. (Thöl III S. 203. Schott S. 513. Wehrmann S. 212. Buchelt II S. 585. Eger II S. 597. Steinbach in Grünhut's Zeitschr. Bd. 10 S. 214. A. M. nur Goldschmidt in s. Zeitschr. Bd. 26 S. 613 u. Ruddechel S. 189.)

Im Uebrigen gilt die Vorschrift des Abs. 5 mangels jeder Einschränkung ausnahmslos und obligatorisch für alle im Abs. 2 des § 90 unter Ziff. 1—4 erwähnten Entschädigungsansprüche. Dagegen bezieht sie sich weder auf die im Abs. 3 Satz 2 bezeichneten Vorbehalte noch auf den im Abs. 2 Ziff. 4a erwähnten Feststellungsantrag. Diese können mangels einer entgegenstehenden Vorschrift in beliebiger Form (Anm. 432 u. 434) erhoben werden. Sind Ansprüche der in Abs. 2 Ziff. 1 und Ziff. 3 bezeichneten Art innerhalb der Verjährungsfrist (§ 91) nicht schriftlich erhoben — wozu auch die gerichtliche Geltendmachung gehört —, so sind dieselben verjährt. Ansprüche aus Abs. 2 Ziff. 2 sind erloschen, wenn die Reklamation innerhalb der dort bezeichneten Frist nicht schriftlich angebracht worden ist. Ansprüche aus Abs. 2 Ziff. 4 sind erloschen, wenn der Feststellungsantrag — und zwar in beliebiger Form (Anm. 432 S. 500) — nicht fristzeitig gemäß litt. a. angebracht worden ist, und verjähren sodann auch trotz fristzeitiger Anbringung des Feststellungsantrages, wenn sie nicht innerhalb der Verjährungsfrist (§ 91) erhoben werden.

## § 91.

Verjährung.<sup>437)</sup>

(1) Die Klagen gegen die Eisenbahn wegen gänzlichen Verlustes oder wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes verjähren nach einem Jahre.<sup>438)</sup>

(2) Die Frist beginnt in Ansehung der Klagen wegen gänzlichen Verlustes mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen; in Ansehung der Klagen wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist.<sup>439)</sup>

(3) In gleicher Art sind die Einreden wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes erloschen, wenn nicht die Anzeige von diesen Thatfachen an die Eisenbahn binnen der einjährigen Frist abgesandt worden ist.<sup>440)</sup>

(4) Die Bestimmungen dieses Paragraphen finden in Fällen des Betruges oder der Veruntreuung der Eisenbahn keine Anwendung.<sup>441)</sup>

§ 91. <sup>437)</sup> § 91 der Verf.-Ord. enthält Vorschriften über die Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrage gegen die Eisenbahn. Diese Normen sind aus Art. 386 (Art. 408 Abs. 2) des H.-G.-B. entnommen. Bezüglich derselben war die Erwägung maßgebend, daß das Verkehrsinteresse möglichst glatt und rasch eine definitive Erledigung der Frachtgeschäfte erfordere und deshalb eine kurze Verjährung der Ansprüche aus denselben nothwendig sei.

§ 91. <sup>438)</sup> Abs. 1 normirt die Dauer der Verjährungsfrist für Klagen gegen die Eisenbahn wegen gänzlichen Verlustes oder wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes auf ein Jahr.

1. „Die Klagen . . . verjähren nach einem Jahre.“ Von welchem Zeitpunkte ab diese Frist beginnt, ist im Abs. 2 (s. Anm. 439) bestimmt. Für die Berechnung der Frist sind die Vorschriften der Art. 328 Nr. 2 und Abs. 2, und Art. 330 H.-G.-B. maßgebend (Renzner S. 433 Nr. 3, Buchelt II S. 436, Schott S. 371, Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 3 S. 130, 410, Bd. 24 S. 51, vgl. auch § 200 d. D. Civ.-Proz.-Ord.) und, soweit diese nicht ausreichen, die Landesgesetze.

2. Auch betreffs der anderen Erfordernisse der Verjährung, namentlich der Frage der Unterbrechung, kommen in Ermangelung besonderer Bestimmungen des H.-G.-B. die Landesgesetze zur Anwendung. (Anschütz III S. 423, Schott S. 371 und Anm. 38, Endemann, R. d. Eisenb. S. 568. Der Art. 149 H.-G.-B. ist auf diese Verjährung nicht anwendbar: R.-O.-H.-G. Bd. 4 S. 15, Bd. 11 S. 289, Bd. 12 S. 137, Bd. 15 S. 30, Bd. 16 S. 363, Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. S. 75. Darnach wird die Verjährung unterbrochen durch Zustellung der Klage an die zuständige Eisenbahnverwal-

tung, (vgl. Civ.-Proz.-Ord. §§ 152 ff. 190), auch durch die Abweisung der Klage angebrachtermaßen, denn diese setzt die Zustellung voraus; ferner durch Anerkenntniß der Klage und durch Anmeldung der Forderung im Konkursverfahren (Konk.-Ord. § 13. Dernburg I. S. 379. Schott S. 372). Streitig ist, ob durch bloße Einrede, Streitverkündigung oder gerichtliche Protestation die Verjährung unterbrochen wird. Die einseitige Mahnung und die bloße Reklamation unterbrechen die Verjährung nicht, ebensowenig bewirkt die Reklamation ein Ruhen des Fristenlaufs während der Zeit der Reklamationsverhandlungen. (R.-D.-G.-B. Bd. 4 S. 15, Bd. 15. S. 29. Buchelt II S. 435. Reppner S. 432. Eger II S. 521, 577. Wehrmann S. 216. Rudelschel S. 191.) Vergleich und Urtheil sind keine Unterbrechungsarten, sondern schaffen unter Aufhebung des bisherigen Anspruchs einen neuen, selbstständigen Klagegrund (Novation). Die Wirkung der Unterbrechung besteht darin, daß vom Zeitpunkte derselben eine neue Verjährungsfrist zu laufen beginnt. Die neue Verjährung hat die der unterbrochenen gleiche Frist, d. h. dieselbe — einjährige — Verjährung beginnt wiederum. (Förster-Eccius I S. 289. Dernburg I S. 399. Schott S. 372.) Die Unterbrechung wirkt nur zwischen den Personen, zwischen welchen die Unterbrechungshandlung vorgenommen ist, aber auch in Rücksicht auf den Rechtsnachfolger (Cessionar) — was bei Vorhandensein mehrerer Ersatzberechtigter aus demselben Frachtgeschäfte von Wichtigkeit ist. (Förster-Eccius I S. 291. Dernburg I S. 398.)

3. Die kurze Verjährung muß von der Eisenbahn gegen die Entschädigungsklagen im Wege der Einrede geltend gemacht werden. Der Richter hat die Verjährung bezw. den Ablauf der Frist nicht von Amtswegen zu berücksichtigen, sondern das Vorbringen der verklagten Eisenbahn abzuwarten. (Förster-Eccius, Th. u. Pr. I § 57. Dernburg II § 188 S. 522. Schott S. 374. Endemann S. 569.) Es ist Sache der Eisenbahn, den Verjährungseinwand thatsächlich zu begründen und mit Beweis zu unterstützen, insbesondere den Zeitpunkt des Beginns der Verjährung zu erweisen. (R.-D.-G.-B. Bd. 2 S. 118, 124, Bd. 3 S. 124, 131, Bd. 6 S. 228, Bd. 11 S. 347, 351, Bd. 13 S. 50, Bd. 14 S. 217, 257, Bd. 16 S. 181, Bd. 21 S. 337.)

4. Die einjährige Verjährung trifft nur Klagen „gegen“ die Eisenbahn. Daraus folgt, daß Klagen der Eisenbahn selbst gegen den Absender, Empfänger u. auf Zahlung des Frachtgeldes, der Auslagen, Spesen oder Schadenersatzklagen von dieser kurzen Verjährung nicht betroffen werden. Für solche Klagen sind vielmehr die Landesrechte maßgebend. (In Preußen verjähren im Gebiete des A. L.-R. die Forderungen der Fuhrleute und Schiffer, also auch der Eisenbahnen hinsichtlich des Fuhrlohnes und Frachtgeldes sowie ihrer Auslagen, nach Ablauf von 2 Jahren.) Der Verjährungseinwand steht aber der Eisenbahn gegen jeden Schadenersatzberechtigten zu, gleichviel ob es der Absender, Empfänger, Expéditeur oder ein Rechtsnachfolger des ursprünglich Berechtigten ist. (Eger F.-R. II S. 579, 580.)

5. Die kurze Verjährung erstreckt sich nicht auf alle Ansprüche aus dem Eisenbahnfrachtgeschäft, sondern nur auf solche wegen gänzlichen Verlustes,



§. 15 und Bd. 15 §. 31. Renßner §. 433 Nr. 3. Buchelt II §. 434 Nr. 6. Schott §. 371. Thöl III §. 58.) Dieser letzte Tag der Lieferfrist wird also in die Frist nicht mit eingerechnet. (Epstein §. 103.) Zwar gewährt § 79 dem zur Klage Berechtigten die Befugniß, das Gut ohne weiteren Nachweis 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist als in Verlust gerathen zu betrachten. Aber nicht von diesem Zeitpunkte ab, sondern bereits vom Schlusstage der Lieferfrist beginnt und läuft in Verlust- und Verspätungsfällen die Verjährung. Die Annahme, daß im Falle des § 79 die Verjährungsfrist erst von dem Tage an laufe, an welchem das Gut als in Verlust gerathen betrachtet wird, erscheint in Rücksicht auf den absoluten Charakter der Verjährungsfrist unbegründet.

Für Klagen wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung (s. über die Begriffe oben Anm. 370 §. 427 ff.) ist dagegen der Ablauf des Ablieferungstages der Anfangspunkt der Verjährung, d. i. „der Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist“; bei Ablieferungshindernissen des Tages der Niederlegung, welche der Ablieferung gleichsteht. (Verf.-Ord. § 75 Abs. 2.) Vgl. im Uebrigen über den Begriff der Ablieferung Anm. 371 §. 429 ff. (s. auch Buchelt II §. 434. Thöl III § 17). Der Tag der Ablieferung wird in die Frist nicht mit eingerechnet (Epstein §. 103.) „Mag die Ablieferung auch noch so spät nach der Lieferzeit erfolgen, die Verjährung beginnt immer erst mit der wirklichen Ablieferung, also in Bezug auf Verspätung stets mit der Nativität der Klage“. (Schott §. 371.) Dauert die Ablieferung successive mehrere Tage, so beginnt die Verjährung mit dem Ablaufe des letzten Ablieferungstages. Erst mit dem Momente der vollständigen Ablieferung beginnt die Verjährung, denn erst dann kann der Berechtigte ganz übersehen, ob und in wie weit eine zur Ersatzforderung berechtigende Beschädigung, Verminderung oder verspätete Ablieferung eingetreten ist. Vorausgesetzt ist ferner, daß bei der Ablieferung die Fracht noch nicht oder nur mit vertragsmäßigem Vorbehalt bezahlt ist oder daß es sich um äußerlich nicht erkennbare Schäden handelt, denn wenn die Fracht bei der Ablieferung anstandslos entrichtet ist und auch der Ausnahmefall des Art. 408 Abs. 2 nicht vorliegt, ist der Anspruch gemäß H.-G.-B. Art. 408 Abs. 1 Verf.-Ord. § 90 Abs. 1 alsbald erloschen und kann von einer Verjährungsfrist nicht mehr die Rede sein. (Vgl. § 90 Anm. 427.)

In allen Fällen ist die Verjährungsfrist eine absolute, d. h. sie ist weder vom Tage der Kenntniß, noch der Entstehung des Schadens, noch davon abhängig, ob sich der Berechtigte in der faktischen oder rechtlichen Möglichkeit befindet, seine Forderungen geltend zu machen; die Frist beginnt vielmehr unbedingt an den vorbezeichneten Zeitpunkten und läuft in der einjährigen Frist ab. (R.-D.-H.-G. Bd. 15 §. 126.) Ob die Verminderung oder Beschädigung während des Transports oder nach Ankunft des Guts am Bestimmungsorte — aber vor dessen Ablieferung an den Empfänger — eingetreten ist, macht keinen Unterschied; ebensowenig, ob dem Schaden ein Versehen der Eisenbahnorgane zu Grunde liegt, auch ist es gleichgültig, ob der Ersatzberechtigte die Beschädigung zc. kannte, ob sie äußerlich erkennbar war oder erst nach der Ablieferung entdeckt werden konnte oder entdeckt worden ist. Selbst



langt ist. Es genügt, daß der Frachtberechtigte von seiner Seite ersichtlich alles gethan hat, damit die Anzeige an die Eisenbahn gelange. Auch bedarf es keineswegs der Abwendung der Anzeige sofort nach der Entdeckung des Mangels. Vielmehr kann zwischen der Entdeckung und Anzeige eine geraume Zeit verstreichen, wenn nur die Anzeige noch in die Jahresfrist fällt.

Ueber die Form der Anzeige und die Art der Abwendung enthält Abs. 3 keine Bestimmung. Es ist daher die für geschäftliche Anzeigen unangemessene Form und Art anzunehmen. Die Anzeige muß insbesondere genau die bezügliche Thatfache enthalten. Ist die Anzeige nur auf eine einzelne Thatfache gerichtet, z. B. Verlust oder Beschädigung, so ist damit die Verjährung der Einrede wegen der anderen, z. B. wegen Verjährung nicht unterbrochen. Denn diese Ansprüche stehen selbstständig neben einander (s. oben S. 341). Für die Art der Abwendung sind besondere Kautelen nicht erforderlich. Es bedarf hierzu also nicht eines eingeschriebenen Briefes, sondern es genügt ein gewöhnlicher (Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 19 S. 133). Wohl aber entspricht es der bona fides, daß der Absender seine Anzeige wiederholt, wenn er Grund hat, anzunehmen, daß dieselbe nicht an ihre Adresse gelangt sei. (v. Dabn II a. a. O.) Die Anzeige muß an die zuständige Eisenbahndienststelle gerichtet sein, wenn sie die Wirkung der Unterbrechung nach sich ziehen soll. (Kgl. Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 5 S. 105), und von einem am Frachtvertrage Theilhabenden oder dessen Bevollmächtigten ausgehen. (Buchelt II S. 436.)

441) Abs. 4 bestimmt, daß die vorerörterten Verjährungsvorschriften der Abs. 1—3 (Anm. 438—440) in Fällen des Betruges oder der Veruntreuung der Eisenbahn keine Anwendung finden, vielmehr gelten alsdann die allgemeinen Verjährungsfristen. (Buchelt II S. 435.) Theorie und Praxis sind darin einig, daß nach der Absicht dieser Bestimmung hier Betrug eine eigenartige Bedeutung hat. Es ist darunter nicht lediglich der Betrug im strafrechtlichen Sinne, aber auch nicht jeder civilrechtliche dolus zu verstehen. Vielmehr erfordert der Begriff ein auf Täuschung berechnetes Gebahren der Eisenbahn oder ihrer Leute, (Reichsger. 30. Septbr. 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 354, 358.) sei es durch Behauptung unwahrer oder Unterdrückung wahrer Thatfachen, um den Absender bezw. Empfänger in einen Irrthum zu versetzen oder zu einer ihm nachtheiligen Willenserklärung zu veranlassen. Daher genügt auch nicht bloß grobes Verschulden oder bössliche Handlungsweise. (Prot. S. 1461. Eger II S. 587—589. Wehrmann S. 215, R.-O.-H.-G. 22. April 1873, Rep. 363/73, ferner Bd. 2 S. 949, 102, 316, Bd. 4 S. 187, 319, Bd. 5 S. 66, 323, Bd. 11 S. 32, Bd. 12 S. 135, 137, Bd. 15 S. 216.) Eine Veruntreuung liegt vor, wenn sich die Eisenbahn oder ihre Leute am Frachtgut vergreifen, also sowohl, wenn sie das anvertraute Gut unterschlagen oder eigennützig mißbrauchen und es dabei Schaden leidet. (Schott S. 373. Endemann, R. d. E., S. 569.) Sowohl Betrug wie Veruntreuung sind beschränkt auf ein arglistiges Verhalten beim Abschlusse oder bei der Erfüllung des Vertrages, nicht auf frühere oder spätere Handlungen oder Unterlassungen. (Anschütz u. v. Bölderndorff III S. 313. R.-O.-H.-G. Bd. 2 S. 194, Bd. 4 S. 188.) Die Beweislast liegt dem Entschädigungsberechtigten ob, welcher daraufhin den Nichteintritt der kurzen





rungen zur Verkl.-Ord. veröffentlichen würden, dieselben würden für Verträge, welche mit dem obligatorischen Eisenbahnfrachtbriefe abgeschlossen sind, keine Geltung haben. Es könnte dieß nur dann geschehen, wenn der Bundesrath den Abs. 1 der Schlußbestimmung selbst abändert und an Stelle des Reichs-Gesetzblattes ein anderes Publikationsorgan durch die Verkl.-Ord. bestimmt.

444) Absatz 2 bestimmt, daß jede Eisenbahnverwaltung nach dem Abs. 2. neuesten Stande ergänzte Exemplare der Verkl.-Ord. zum Verlaufe bereit zu halten hat, und die Allg. Zus.-Best. fügen ergänzend hinzu, daß Exemplare der Verkl.-Ord. durch Vermittlung der Stationen käuflich zu beziehen sind. Die Vorschrift des Abs. 1 ist eine obligatorische Ordnungsvorschrift. Zuwiderhandlungen der Eisenbahnen können nicht nur im Aufsichtswege verfolgt, sondern es darf auch Ersatz des Schadens gefordert werden, der dem Interessenten durch Verweigerung des Verkaufs von Exemplaren überhaupt oder durch den Verlauf unrichtiger bezw. unvollständiger Exemplare nachweislich erwachsen ist. Freilich ist ein modicum tempus nothwendig. Denn unmittelbar mit der Veröffentlichung einer Abänderung im Reichs-Gesetzblatt kann die Eisenbahn nicht auch schon entsprechend ergänzte Exemplare zum Verlaufe bereit halten. Es muß ihr ein gewisser Zeitraum zur Herstellung der zu ergänzenden Exemplare gewährt sein. Anderenfalls müßten die Eisenbahnen durch den Bundesrath rechtzeitig in den Stand gesetzt werden, die ergänzten Exemplare zugleich mit der Veröffentlichung im Reichs-Gesetzblatt vorrätzig zu halten.

---



### III.

(1) Streichhölzer und andere Reib- und Streichzündler (als Zündlichtchen, Zündschwämme etc.) müssen in Behältnisse aus starkem Eisenblech oder aus festgefügtem Holze von nicht über 1,2 Kubikmeter Grösse sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, dass der Raum der Behältnisse völlig ausgefüllt ist. Die hölzernen Behältnisse sind äusserlich deutlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

(2) Bei Streichhölzern, deren Zündköpfe ein Gemisch von gelbem Phosphor und chlorsaurem Kali enthalten, darf der Gehalt der chemisch trockenen Zündmasse an Phosphor 10 Prozent, derjenige an chlorsaurem Kali 40 Prozent nicht übersteigen. Jeder derartigen Sendung muss eine vom Fabrikanten ausgestellte Bescheinigung, dass diese Grenzen eingehalten sind, beigelegt werden.

### IV.

Sicherheitszündler, das heisst solche Zündschnüre, welche aus einem dünnen, dichten Schlauche bestehen, in dessen Innerem eine verhältnissmässig geringe Menge Schiesspulver enthalten ist, unterliegen den unter Nr. III (Absatz 1) gegebenen Vorschriften. (Wegen anderer Zündschnüre vergleiche Nr. XXXVa Ziffer 3.)

### V.

Buchersche Feuerlöschdosen in blechernen Hülzen werden nur in höchstens 10 Kilogramm enthaltenden Kistchen, welche inwendig mit Papier verklebt und ausserdem in gleichfalls ausgeklebten, grösseren Kisten eingeschlossen sind, zum Transporte zugelassen.

### VI.

(1) Gewöhnlicher (weisser oder gelber) Phosphor muss mit Wasser umgeben, in Blechbüchsen, welche höchstens 30 Kilogramm fassen und verlöthet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen ausserdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 Kilogramm wiegen und müssen äusserlich als „gewöhnlichen gelben (weissen) Phosphor enthaltend“ und mit „Oben“ bezeichnet sein.

(2) Amorpher (rother) Phosphor ist in gut verlöthete Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespänen einge-

setzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 Kilogramm wiegen und müssen äusserlich als „rothen Phosphor enthaltend“ bezeichnet sein.

## VII.

(1) Rohes, unkrystallisirtes Schwefelnatrium wird nur in dichten Blechbehältern, raffinirtes, krystallisirtes Schwefelnatrium nur in wasserdichte Fässer oder andere wasserdichte Behälter verpackt zur Beförderung übernommen.

(2) Gebrauchte eisen- oder manganhaltige Gasreinigungsmasse wird — sofern sie nicht in dichte Blechbehälter verpackt zur Aufgabe gelangt — nur in eisernen Wagen zur Beförderung übernommen. Falls diese Wagen nicht mit fest-schliessenden eisernen Deckeln versehen sind, ist die Ladung mit Wagendecken, welche so präparirt sind, dass sie durch direkte Berührung mit Flammen nicht entzündet werden, vollständig einzudecken. Der Absender und der Empfänger hat das Auf- beziehungsweise Abladen selbst zu besorgen. Auch hat der Absender auf Verlangen der Bahnverwaltung die Wagendecken selbst zu beschaffen.

(3) Unter gleichen Bedingungen, wie rohes unkrystallisirtes Schwefelnatrium, werden Natronkokes (ein bei der Bereitung der Theeröle erhaltenes Nebenprodukt) zur Beförderung übernommen.

## VIII.

Celloidin, ein durch unvollständiges Verdunsten des im Collodium enthaltenen Alkohols hergestelltes, seifenartig aussehendes, im Wesentlichen aus Collodiumwolle bestehendes Präparat, wird nur zur Beförderung angenommen, wenn die einzelnen Celloidinplatten so verpackt sind, dass das Vertrocknen derselben vollständig verhindert wird.

### VIIIa.

(1) Schwefeläther wird nur befördert  
entweder

1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem oder geschweisstem Eisenblech mit höchstens 500 Kilogramm Inhalt,

oder

2. in vollkommen dicht verschlossenen Gefässen aus Metall

oder Glas von höchstens 60 Kilogramm Bruttogewicht, deren Verpackung nachstehenden Vorschriften entspricht:

- a) Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen sie in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
- b) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder ähnlichem Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein.

(2) Bei Blech- und Metallgefässen beträgt die höchste zulässige Füllung 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 1,55 Liter Fassungsraum des Behälters. Beispielsweise darf also ein Metallbehälter, der 15,50 Liter Wasser fasst, nicht mehr als 10 Kilogramm Schwefeläther enthalten.

(3) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

## IX.

(1) Flüssigkeiten, welche Schwefeläther in grösseren Quantitäten enthalten (Hoffmannstropfen und Collodium), dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefässen aus Metall oder Glas versendet werden, deren Verpackung nachstehende Beschaffenheit haben muss:

1. Werden mehrere Gefässe mit diesen Präparaten in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
2. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasser-

glas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 Kilogramm nicht übersteigen.

(2) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

## X.

(1) Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) wird ausschliesslich auf offenen Wagen ohne Decken befördert und nur entweder

1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech bis zu 500 Kilogramm Inhalt,

oder

2. in Blechgefässen von höchstens 75 Kilogramm brutto, welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefässe müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen oder in Kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen verpackt sein,

oder

3. in Glasgefässen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen eingefüttert sind.

Bei Blechgefässen beträgt die höchste zulässige Fassung 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 0,825 Liter Fassungsraum des Behälters.

(2) Schwefelkohlenstoff im Gewichte von höchstens 2 Kilogramm darf mit anderen bedingungslos zur Eisenbahnbeförderung zugelassenen Gegenständen zu einem Frachtstück vereinigt werden, wenn der Schwefelkohlenstoff sich in dicht verschlossenen Blechflaschen befindet und mit dem übrigen Inhalte des Frachtstücks in eine starke Kiste mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl oder anderen lockeren Stoffen fest eingebettet ist. Das Frachtstück darf nur in offenen Wagen ohne Decken befördert werden, und auf dem Frachtbriefe muss besonders bemerkt sein, dass das Frachtstück Schwefelkohlenstoff enthält.

## XI.

(1) Holzgeist in rohem und rektifizirtem Zustande und Aceton werden — sofern sie nicht in besonders dazu konstruirten Wagen (Bassinwagen) oder in Fässern zur Aufgabe

gelangen — nur in Metall- oder Glasgefäßen zur Beförderung zugelassen. Diese Gefäße müssen in der unter Nr. IX vorgeschriebenen Weise verpackt sein.

(2) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

#### XIa.

Das allgemeine Denaturierungsmittel für Spiritus (mit Pyridin versetzter Holzgeist) wird unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dasselbe darf, sofern nicht besonders dazu konstruierte Wagen (Kesselwagen) oder Fässer zur Verwendung kommen, nur in Metall- oder Glasgefäßen aufgegeben werden, deren Verpackung nachstehenden Vorschriften entspricht:

a) Werden mehrere Gefäße mit diesem Stoffe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen sie in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen fest verpackt sein.

b) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 75 Kilogramm nicht übersteigen.

2. (1) Die Beförderung findet nur in offenen Wagen statt.

(2) Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in denen das Denaturierungsmittel befördert worden ist. Derartige Gefäße sind im Frachtbriefe stets als solche zu bezeichnen.

3. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche die Bestimmung unter Nr. XXXV.

#### XII.

Grünkalk wird nur auf offenen Wagen befördert.

#### XIII.

Chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze müssen sorgfältig in dichte, mit Papier ausgeklebte Fässer oder Kisten verpackt sein.





Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, hinsichtlich der fraglichen Rolle desfalligen, für andere Güter zulässigen Requisitionen Folge zu leisten.

5. Falls das Abladen und Abholen solcher Sendungen seitens der Empfänger nicht binnen 3 Tagen nach der Ankunft auf der Empfangsstation beziehungsweise nach der Avisierung der Ankunft erfolgt, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Sendungen unter Beachtung der Bestimmungen im § 70 Absatz 2 der Verkehrs-Ordnung in ein Lagerhaus zu bringen oder an einen Spediteur zu übergeben. Sofern dies nicht thunlich ist, kann sie die Sendungen ohne weitere Formalitäten verkaufen.

#### XV a.

Abfallschwefelsäure aus Nitroglycerinfabriken wird nur dann zur Beförderung zugelassen, wenn sie nach einer von dem Fabrikanten auf dem Frachtbriefe ausgestellten Bescheinigung vollständig denitriert worden ist. Im Uebrigen finden die Vorschriften unter XV Anwendung.

#### XVI.

(1) Aetzlauge (Aetznatronlauge, Sodalauge, Aetzkalklauge, Pottaschenlauge), ferner Oelsatz (Rückstände von der Oelraffinerie) und Brom unterliegen den Vorschriften unter Nr. XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmung unter 2), 4 und 5.

(2) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

#### XVII.

Auf den Transport von rother, rauchender Salpetersäure finden die unter Nr. XV gegebenen Vorschriften mit der Massgabe Anwendung, dass die Ballons und Flaschen in den Gefässen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichkommenden Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter trockenerdiger Stoffe umgeben sein müssen.

#### XVIII.

(1) Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrit, sogenanntes festes Oleum) darf nur befördert werden:

entweder

1. in gut verlötheten, starken, verzinnnten Eisenblechbüchsen,



konstruierte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:

entweder

a) in besonders guten, dauerhaften Fässern,  
oder

b) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen,  
oder

c) in Gefäßen aus Glas oder Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

aa) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselbe in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen fest verpackt sein.

bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf bei Verwendung von Glasgefäßen 60 Kilogramm und bei Verwendung von Gefäßen aus Steinzeug 75 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Absenders bestmöglichst verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombierung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklarieren.



Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Gefässe werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Absenders bestmöglichst verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklarieren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.
6. Bei der Verladung oder Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich“ zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug haben ausserdem noch die Aufschrift: „Mit der Hand zu tragen“ zu erhalten. An den Wagen ist ein rother Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangiren“ anzubringen.
9. Aus dem Frachtbriefe muss zu ersehen sein, dass die im Absatz 1 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände bei



eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombierung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklarieren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.
6. Bei der Verladung oder Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht über einander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich“ zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug haben ausserdem noch die Aufschrift: „Mit der Hand zu tragen“ zu erhalten. An den Wagen ist ein rother Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangiren“ anzubringen.
9. Außerdem finden die Bestimmungen unter Nr. XV,5 Anwendung.

### XXIII.

(1) Die Beförderung von Terpentinöl und sonstigen übelriechenden Oelen, desgleichen von Salmiakgeist, sowie von Formalin (einem Desinfektionsmittel, das Formaldehyd und Ameisensäure enthält) findet nur in offenen Wagen statt.

(2) Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklarieren.

(3) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.





Bleisalze, Bleiweiss und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zink- und Antimonasche, gehören, dürfen nur in dichten, von festem, trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen beziehungsweise Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transporte aufgegeben werden. Die Umschliessungen müssen so beschaffen sein, dass durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stösse etc. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

#### XXVII.

(1) Hefe, sowohl flüssige als feste, ist in Gefässen, welche nicht luftdicht geschlossen sind, zur Beförderung aufzugeben. Falls die Eisenbahnverwaltung die Aufgabe in anderen Gefässen gestattet, ist dieselbe berechtigt, von dem Absender zu verlangen, dass er sich verpflichtet:

1. keinerlei Ansprüche zu erheben, falls derartige Sendungen von den Anschlussbahnen zurückgewiesen werden;
2. für allen Schaden aufzukommen, der anderen Gütern oder dem Material in Folge dieser Transportart erwächst, und zwar gegen Vorlage einer einfachen Kostenrechnung, deren Richtigkeit in jeder Beziehung ein- für allemal zum Voraus anerkannt wird;
3. keinerlei Ansprüche wegen der in Folge der fraglichen Transportart an den Gefässen oder an deren Inhalt entstehenden Beschädigungen oder Abgänge zu erheben.

(2) Auf Presshefe finden obige Transportbeschränkungen keine Anwendung.

#### XXVIII.

(1) Kienruss und andere pulverförmige Arten von Russ werden nur in dichten, gegen Durchstäuben Sicherheit gewährenden Umhüllungen (Säcken, Fässern, Kisten und dergleichen) verpackt zur Beförderung zugelassen.

(2) Befindet sich der Russ in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung kleine, in dauerhafte Körbe verpackte Tönnchen oder Gefässe zu verwenden, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

(3) Aus dem Frachtbriefe muss ersichtlich sein, ob der Russ sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht, andernfalls wird er als frisch geglüht behandelt.



dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie zu den vorbezeichneten Arten gehört oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

### XXXI.

(1) Wolle, Haare, Kunstwolle, Baumwolle, Seide, Flachs, Hanf, Jute, im rohen Zustande, in Form von Abfällen vom Verspinnen und Verweben, als Lumpen oder Putzlappen; ferner Seilerwaaren, Treibriemen aus Baumwolle und Hanf, Weber-, Harnisch- und Geschirrlitzen (wegen gebrauchter Putzwolle vergleiche Absatz 3) werden, wenn sie gefettet oder gefirnisst sind, nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert. Diese Gegenstände dürfen nur in trockenem Zustande abgeliefert werden, auch dürfen die Abfälle vom Verspinnen und Verweben nicht in Ballen gepreßt sein.

(2) Die genannten Gegenstände werden stets als gefettet oder gefirnisst behandelt, wenn nicht das Gegentheil aus dem Frachtbriefe hervorgeht.

(3) Gebrauchte Putzwolle wird nur in festen, dicht verschlossenen Fässern, Kisten oder sonstigen Gefäßen zum Transporte zugelassen.

### XXXII.

Fäulnissfähige thierische Abfälle, wie ungesalzene frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner, Klauen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie andere in besonderem Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände, jedoch mit Ausschluss der unter Nr. LII und LIII aufgeführten, werden nur unter nachstehenden Bedingungen angenommen und befördert:

1. Genügend gereinigte und trockene Knochen, abgepresstes Talg, Hörner ohne Schlauch, das heisst ohne den Hornfortsatz des Stirnbeins, in trockenem Zustande, Klauen, das heisst die Hornschuhe der Wiederkäuer und Schweine ohne Knochen und Weichtheile, werden in Einzelsendungen, in gute Säcke verpackt, zugelassen.

2. Einzelsendungen der vorstehend unter Ziffer 1 nicht

genannten Gegenstände dieser Kategorie werden nur in feste, dicht verschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen. Die Frachtbriefe müssen die genaue Bezeichnung der in den Fässern, Kübeln oder Kisten verpackten Gegenstände enthalten. Die Beförderung hat nur in offenen Wagen zu erfolgen.

3. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene frische Häute, sowie ungereinigte, mit Haut- und Fleischfasern behaftete Knochen unterliegen bei der Aufgabe in Wagenladungen folgenden Bestimmungen:

- a) In der Zeit vom 1. März bis zum 31. Oktober müssen diese Gegenstände in starke, nicht schadhafte Säcke verpackt sein, die derart mit verdünnter Karbolsäure angefeuchtet sind, dass der faulige Geruch des Inhalts nicht wahrnehmbar ist. Jede Sendung muss mit einer Decke aus starkem Gewebe (sogenanntem Hopfentuche), die mit verdünnter Karbolsäure getränkt ist, und diese wieder mit einer grossen, wasserdichten, nicht getheerten Wagenplane vollständig bedeckt sein. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.
- b) In den Monaten November, Dezember, Januar und Februar ist eine Verpackung in Säcke nicht erforderlich. Die Sendung muss jedoch ebenfalls mit einer Decke aus starkem Gewebe (Hopfentuch) und diese wieder mit einer grossen, wasserdichten, nicht getheerten Wagenplane vollständig bedeckt sein. Die untere Decke ist nöthigenfalls derart mit verdünnter Karbolsäure anzufeuchten, dass ein fauliger Geruch nicht wahrnehmbar ist. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.
- c) Solche Sendungen, bei denen der faulige Geruch durch Anwendung von Karbolsäure nicht beseitigt werden kann, müssen in feste, dicht verschlossene Fässer oder Kübel derart verpackt werden, dass sich der Inhalt des Gefässes nicht durch Geruch bemerklich macht.

4. Die Beförderung der vorstehend unter Ziffer 3 nicht genannten Gegenstände dieser Art in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluss statt. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.
5. Die Eisenbahn kann Vorausbezahlung der Fracht verlangen.
6. Die Säcke, Gefässe und Decken, in und unter denen Gegenstände dieser Art befördert worden sind, werden nur dann zum Transporte zugelassen, wenn sie durch entsprechende Behandlung mit Karbolsäure den fauligen Geruch verloren haben.
7. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.
8. Die Bestimmung über die Zeit und Frist der Beladung und Entladung wie der An- und Abfuhr, imgleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.

### XXXIII.

Schwefel wird nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert.

### XXXIV.

Gegenstände, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können, wie Heu, Stroh (auch Mais-, Reis- und Flachsstroh), Rohr (ausschliesslich spanisches Rohr), Borke, Torf (mit Ausnahme von sogenanntem Maschinen- oder Presstorf), ganze (unzerkleinerte) Holzkohlen (vergleiche Nr. XXIX), vegetabilische Spinnstoffe und deren Abfälle, Papierspähne, Holzmehl, Holzzeugmasse, Holzspähne etc., sowie durch Vermischung von Petroleumrückständen, Harzen und dergleichen Stoffen mit lockeren brennbaren Körpern hergestellte Waaren; desgleichen Gips, Kalkächer und Trass, werden in unverpacktem Zustande nur vollständig bedeckt und unter der weiteren Bedingung zum Transporte zugelassen, dass der Absender und der Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorgen. Auch hat der Absender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser Gegenstände selbst zu beschaffen.



höchstens 30 Prozent erfahren hat, und salpetersauren Salzen mit oder ohne Zusatz von schwefelsauren Salzen, unter Ausschluß der chlorsauren Salze; ferner Rottweiler Klein-Kaliber-Pulver (ein chemisches Pulver aus aufgelöster nitrirter Cellulose); Würfelpulver (Pulver aus warm abgepreßter Sprenggelatine), sowie rauchschwache Pulver, welche aus gelatinirter Schießbaumwolle ohne Zusatz anderer Explosivstoffe hergestellt sind, auch Plastomenit (ein aus Nitrocellulose durch Zusammenschmelzen mit festen Nitro-Verbindungen hergestelltes Pulver); sämmtlich auch in Form von Kartuschen;

6. Patronen aus Dynamit und dynamitartigen Stoffen, wie insbesondere Carbonit, Patronen aus Sprenggelatine (einer gelatinösen Auflösung von Collodiumwolle in Nitroglycerin), Patronen aus Meganit und Gelatinedynamit (einem Gemisch von durch Collodiumwolle gelatinirtem Nitroglycerin mit dem Schwarzpulver ähnlichen Gemischen, das heißt Gemischen aus Salpeter und kohlenstoffreichen Körpern, mit oder ohne Schwefel); ferner Patronen aus Rinetit (ein durch Nitrocellulose gelatinirtes Nitrobenzol, in welches unter Ausschluß anderer Substanzen ein Gemenge von salpetersaurem und chlorsaurem Kali eingeknetet ist), sofern diese Patronen aus einer für die Herstellung des betreffenden Artikels konzessionirten deutschen oder aus einer zur Versendung desselben auf deutschen Bahnen ermächtigten fremden Fabrik herkommen,

unterliegen nachstehenden Vorschriften:

#### A.

#### Verpackung.

#### Zu 1.

(1) Fertige Patronen für Handfeuerwaffen, mit Ausnahme der unter Nr. XXXVI aufgeführten, sind zunächst partienweise in Kartons von steifer Pappe derart fest zu verpacken, daß ein Verschieben in den Kartons nicht eintreten kann. Die einzelnen Kartons mit Patronen sind sodann dicht neben- und übereinander in gut gearbeitete, dem Gewicht des Inhalts entsprechend starke Holzkisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnigten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerika-





derlei Präparate nicht durch besondere Bestimmungen vom Eisenbahntransporte ausgeschlossen sind — sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, so fest zu verpacken, daß eine Reibung des Inhalts nicht stattfinden kann. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluß der Behälter darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

(2) Mit einem Ueberzuge von Paraffin versehene Patronen aus gepreßter (gemahlener) Schießbaumwolle sind vor ihrer Einlage in die Behälter durch eine feste Umhüllung von Papier in Packete zu vereinigen.

(3) Diese Patronen sowie Schießbaumwolle und andere Nitrocellulose dürfen weder mit Zündungen versehen, noch mit solchen in dieselben Behälter oder in denselben Wagen verpackt werden. Schießbaumwolle sowie andere Nitrocellulose muß in wasserdichte Behälter verpackt sein.

(4) Das Bruttogewicht eines mit Schießbaumwolle oder anderer Nitrocellulose gefüllten Behälters darf 90 Kilogramm, das Bruttogewicht eines Schießbaumwollepatronen enthaltenden Behälters 35 Kilogramm nicht übersteigen.

(5) Die Behälter müssen je nach ihrem Inhalte mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Schießbaumwolle“ oder „Schießbaumwollepatronen“ u. s. w. versehen sein.

### Zu 5.

(1) Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpulver) und die übrigen oben unter Ziffer 5 bezeichneten Pulverarten, auch in Form von Kartuschen, sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer), sowie metallene Behälter (ausgeschlossen solche von Eisen) verwendet werden. Die Behälter dürfen keine eisernen Nägel, Schrauben oder sonstige eiserne Befestigungsmittel haben. Vor der Verpackung der Tonnen



## B.

### Aufgabe.

(1) Die Aufgabe und Beförderung als Eilgut ist ausgeschlossen.

(2) Die Annahme von Sendungen nach solchen Stationen und Bahnstrecken, auf denen die Beförderung explosiver Gegenstände ausgeschlossen ist, ist unstatthaft.

(3) Die Annahme zur Beförderung kann, falls der Transport nicht mit Sonderzügen bewirkt wird, von vorherein auf bestimmte Tage und für bestimmte Züge beschränkt werden. Die Bestimmung der Tage und Züge unterliegt der Genehmigung, nöthigenfalls der Festsetzung der Landesaufsichtsbehörde.

(4) Die Frachtbriefe dürfen keine anderen Gegenstände umfassen. Die darin enthaltene Bezeichnung des Gegenstandes ist mit rother Tinte zu unterstreichen. Die Frachtbriefe müssen nebst Anzahl, Gattung, Zeichen und Nummer der Gefäße auch das Bruttogewicht jedes einzelnen derselben enthalten und sind für Nitrocellulose abgefordert auszufertigen.

(5) Solche Frachtbriefe dürfen die Bezeichnung „bahnlagernd“ nicht tragen.

(6) Auf dem Frachtbriefe muß vom Absender unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift bescheinigt sein, daß die Beschaffenheit und die Verpackung der zu versendenden Gegenstände den bestehenden Vorschriften entspricht. Außerdem muß jede Sendung, welche Patronen aus Dynamit und den übrigen in der Eingangsbestimmung unter Ziffer 6 aufgeführten Stoffen enthält, von einem unter amtlicher Beglaubigung von dem Fabrikanten ausgestellten Ursprungszeugniß begleitet sein. Auch muß jeder derartigen Sendung die Bescheinigung eines vereideten Chemikers über die Beschaffenheit und ordnungsmäßige Verpackung beigegeben werden.

(7) Die Frachtgebühren sind bei der Aufgabe zu entrichten. Mit Nachnahme belastete Sendungen sind vom Transporte ausgeschlossen. Auch ist die Deklaration des Interesses an der Lieferung nicht zulässig.

(8) Jeder Transport muß — unbeschadet anderer Vereinbarungen mit den betreffenden Eisenbahnverwaltungen im Einzelfalle —, sofern er auf der Aufgabebahn verbleibt,

mindestens 1 Tag;

sofern er zwar auf der Aufgabebahn verbleibt, aber für Stationen von Zweigbahnen bestimmt ist,



so fest zu lagern, daß sie gegen Scheuern, Rütteln, Stoßen, Umkannten und Herabfallen aus den oberen Lagen gesichert sind. Insbesondere dürfen Tonnen nicht aufrecht gestellt werden, müssen vielmehr gelegt, parallel mit den Längsseiten des Wagens verladen und durch Holzunterlagen unter Haardecken gegen jede rollende Bewegung verwahrt werden.

(2) Die Wagen dürfen nur bis zu zwei Dritttheilen ihres Ladegewichts beladen werden. Auch dürfen nicht mehr als drei Schichten über einander gelagert werden.

(3) Es dürfen nur Mengen von höchstens 1000 Kilogramm mit anderen Gütern und auch nur dann verladen werden, wenn die letzteren nicht leicht entzündlich sind und nicht früher als die explosiven Gegenstände zur Ausladung kommen sollen.

(4) Es ist untersagt, in den mit Schießbaumwolle oder anderer Nitrocellulose, sowie mit Patronen aus Dynamit und den übrigen in der Eingangsbestimmung unter Ziffer 6 aufgeführten Stoffen befrachteten Wagen zugleich die unter den Ziffern 1, 2, 3 und 5 aufgeführten Gegenstände, sowie Zündungen (Nr. II und XXXVb) unterzubringen. (Wegen nasser, gepreßter Schießbaumwolle vergleiche Nr. XXXIX.)

(5) Die Verladung darf niemals von den Güterböden oder Gütersteigen aus geschehen, muß vielmehr auf möglichst abgelegenen Seitensträngen und thunlichst kurz vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll, bewirkt werden. Dieselbe hat durch den Absender unter Bestellung sachverständiger Aufsicht zu erfolgen. Die besonderen Ladegeräthe und Warnungszeichen (Decken, Flaggen und dergleichen) sind vom Absender herzugeben und werden dem Empfänger mit dem Gute ausgeliefert.

(6) Die Annäherung des Publikums an die Verladungsplätze ist zu verhindern. Diese sind, wenn ausnahmsweise das Verladen bei Dunkelheit stattfindet, mit fest- und hochstehenden Laternen zu erleuchten.

(7) Bei dem Verladen, insbesondere von Patronen aus Dynamit und den übrigen in der Eingangsbestimmung unter Ziffer 6 aufgeführten Stoffen sind Erschütterungen sorgfältig zu vermeiden. Die Behälter (Kisten, Tonnen) dürfen deshalb nie gerollt oder abgeworfen werden.



Gegenständen beladene Achsen beigegeben werden. Größere Mengen dürfen nur in Sonderzügen befördert werden.

(3) Die mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen sind in die Züge möglichst entfernt von der Lokomotive, jedoch so einzureihen, daß ihnen noch 3 Wagen folgen, die nicht mit leicht Feuer fangenden Stoffen beladen sind. Mindestens 4 solcher Wagen müssen den mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen vorangehen. Letztere sind unter sich und mit den vorangehenden und nachfolgenden Wagen fest zu verkuppeln und ist die gehörige Verbindung auf jeder Zwischenstation, wo der Aufenthalt es gestattet, einer sorgfältigen Revision zu unterziehen. Vor und nach Wagen, in denen loses Pulver in Mengen von nicht mehr als 15 Kilogramm Bruttogewicht oder andere explosive Gegenstände in Mengen von nicht mehr als 35 Kilogramm Bruttogewicht verladen sind, ist die Einstellung besonderer Schutzwagen nicht erforderlich.

(4) Weder an den mit explosiven Gegenständen beladenen, noch, wenn die Beförderung mit den gewöhnlichen Zügen erfolgt, an dem nächstvorangehenden und an dem nächstfolgenden Wagen dürfen die Bremsen besetzt werden. Dagegen muß der am Schluß des Zuges befindliche Wagen mit einer Bremse versehen und diese bedient sein.

#### G.

##### Begleitung der Sendungen explosiver Gegenstände.

Bei Aufgabe von mehr als einer Wagenladung ist von dem Absender Begleitung mitzugeben, welcher die spezielle Bewachung der Ladung obliegt. Die Begleiter dürfen während der Fahrt ihren Platz weder in noch auf den mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen nehmen.

#### H.

##### Benachrichtigung der Unterwegsstationen und der am Transporte beteiligten Verwaltungen.

(1) Die sämtlichen auf der Fahrt zu berührenden Stationen, sowie das Personal der Züge, mit denen unterwegs Kreuzung oder Ueberholung stattfindet, sind durch die Bahnverwaltung von dem Abgange und dem Eintreffen der Sendungen rechtzeitig zu benachrichtigen, damit jeder unnötige Aufenthalt vermieden und die durch die Natur des Bahnbetriebes bedingte Gefahr möglichst vermindert, auch jede andere Ursache einer solchen ausgeschlossen werde.

(2) Wenn eine Sendung auf eine andere Bahn übergehen soll,





(2) Der leere Raum in den einzelnen Kapseln und zwischen ihnen ist mit trockenem Sägemehl oder einem ähnlichen sandfreien Stoffe vollständig auszufüllen. Diese Ausfüllung ist nicht erforderlich, wenn die Einrichtung der Kapseln, z. B. durch eine den Sprengsatz sicher abschließende innere Schutzkapsel, Gewähr dafür bietet, daß der Sprengsatz bei der Beförderung nicht gelockert wird.

(3) Der Boden und die innere Seite des Deckels der Blechbehälter sind mit einer Filz- oder Tuchplatte, die inneren Seitenwände der Behälter mit Kartonpapier dergestalt zu bedecken, daß eine unmittelbare Berührung der Sprengkapseln mit dem Bleche ausgeschlossen ist.

2. (1) Die so gefüllten Blechbehälter sind Stück für Stück mit einem haltbaren Papierstreifen derart zu umkleben, daß dadurch der Deckel so fest auf den Inhalt gepreßt wird, daß sich beim Schütteln kein Geräusch von locker gelagerten Sprengkapseln wahrnehmen läßt. Je 5 solcher Blechbehälter sind in einem Umschlage aus starkem Packpapier oder in einem Karton zu einem Packete zu vereinigen.

(2) Die Packete sind sodann in eine fest gearbeitete Holzkiste von wenigstens 22 Millimeter Wandstärke oder in eine starke Blechkiste derart einzuschließen, daß Hohlräume zwischen den Schachteln sowie zwischen diesen und den Kistenwänden möglichst vermieden werden. Um das Entleeren der Kiste zu erleichtern, ist in jeder Schicht mindestens ein Paket mit einem festen Bande derart zu umwinden, daß das betreffende Paket mittelst dieses Bandes bequem herausgezogen werden kann.

(3) Hohlräume in der Kiste, die ein Schlottern der Packete zulassen könnten, sind mit Papierstückchen, Stroh, Heu, Werg, Holzwole oder Hobelspänen — alles völlig trocken — auszustopfen, worauf der Deckel der Kiste, sofern diese aus Blech besteht, aufgelöthet, sofern sie von Holz ist, mittelst Messingschrauben oder verzinnten Holzschrauben befestigt wird, für die die Führungen im Deckel und in den Kistenwänden schon vor dem Füllen der Kiste vorgebohrt werden müssen.

3. (1) Diese Kiste, deren Deckel den Inhalt so niederzuhalten hat, daß ein Schlottern des letzteren nicht eintreten kann, ist in eine solid gearbeitete und mittelst Messingschrauben oder verzinnter



mit Heu, Stroh oder ähnlichem Material auszufüllen ist. Diese Kiste ist in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken, deren Wandstärke nicht unter 25 Millimeter betragen darf.

(2) Die elektrischen Zündungen an Holzstäben sind in hölzerne Kisten von 12 Millimeter Deckel-, Boden- und Seitenwandstärke und mindestens 20 Millimeter Stirnwandstärke, deren Länge um 8 Centimeter größer ist, als die der Zünder, derart zu verpacken, daß die Kiste höchstens 100 Zünder enthält, und daß an jeder Stirnwand die Hälfte der Zünder mit Drähten sicher befestigt ist, so daß kein Zünder einen anderen oder die Wandungen berühren und ein Schlottern nicht eintreten kann. Höchstens je 10 solcher Kisten sind in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken.

3. Im Uebrigen finden die vorstehenden Bestimmungen unter a 3 bis 6 sinngemäß Anwendung.

#### c. Friktionszünder

sind in nachstehender Weise zu verpacken:

1. Das Reiberdrahtende eines jeden Friktionszünders ist mit einer Papierverklebung derart zu versehen, daß dieselbe über die Reiberdrahtöse greift.
2. Höchstens 50 Stück Friktionszünder sind in ein Bündel zu vereinigen. Diese Bündel sind am Zündertopfe in Holzwolle (Wollin) und darüber in Papier zu schlagen, wogegen deren umgebogene Reiberdrahtenden zuerst in eine aufgebundene, ungefüllte und darüber in eine zweite mit Holzwolle gefüllte Papierkappe zu legen ist. Hierbei muß jedoch genau darauf gesehen werden, daß in keinem Falle die Holzwolle in direkte Berührung mit den Reiberdrähten kommen kann, um ein Hängenbleiben oder Herausreißen des Reiberdrahtes beim Herausnehmen der Zünder oder bei Herabnahme der Papierkappe zu verhüten.
3. Mehrere auf diese Art hergerichtete Bündel sind in eine einfache Kiste zu legen, deren Bruttogewicht 20 Kilogramm nicht übersteigen darf.
4. Die Hohlräume in den Kisten sind mit Papierabfällen oder Holzwolle mit großer Sorgfalt dicht auszufüllen.
5. Die Kiste selbst, deren Länge sich nach der Länge der Friktionszünder richtet, muß mindestens aus 22 Millimeter starken



(2) Eine gleiche Bescheinigung ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift auszustellen.

### XXXVI.

Fertige Patronen für Handfeuerwaffen, und zwar:

1. Metallpatronen mit ausschliesslich aus Metall bestehenden Hülsen,
  2. Patronen, deren Hülsen nur zum Theil aus Metall bestehen und
  3. Patronen mit Papierhülsen, die einzeln in gut verschlossene Blechhülsen eingelegt sind,
- (wegen anderer Patronen vergleiche Nr. XXXVa Ziffer 1)
- werden unter folgenden Bedingungen befördert:

- a) Bei den Metallpatronen müssen die Geschosse mit den Metallhülsen so fest verbunden sein, dass ein Ablösen der Geschosse und ein Ausstreuen von Pulver nicht stattfinden kann. Patronen, deren Hülsen aus Pappe und einem metallenen äusseren oder inneren Mantel hergestellt sind, müssen derart beschaffen sein, dass die ganze Menge des Pulvers sich in dem metallenen Patronenuntertheil befindet und durch einen Pfropfen oder Spiegel abgeschlossen ist. Die Pappe der Patrone muss von solcher Beschaffenheit sein, dass ein Brechen beim Transporte ausgeschlossen ist.
- b) Die Patronen sind zunächst in Blechbehälter, Holzkistchen oder steife Kartons derart fest zu verpacken, dass sie sich darin nicht verschieben können. Die einzelnen Behälter u. s. w. sind sodann dicht neben- und übereinander in gut gearbeitete feste Holzkisten zu verpacken, deren geringste Wandstärke nach folgenden Stufen zu bemessen ist:

Bruttogewicht der Kiste:			geringste Wandstärke:		
	bis	5 Kilogramm einschließlich		7	Millimeter
über 5 Kilogramm	„	50	„	12	„
„ 50	„	100	„	15	„
„ 100	„	150	„	20	„
„ 150	„	200	„	25	„

Bei Kisten mit Blecheinsatz darf die Wandstärke der Holzkiste um 5 Millimeter, jedoch niemals auf weniger als 7 Millimeter vermindert werden.



Für Flobert-Zündhütchen ohne Kugel und Schrot gelten dieselben Verpackungsbedingungen, wie für Schrotzündhütchen.

### XXXVIII.

Feuerwerkskörper, welche aus gepresstem Mehlpulver und ähnlichen Gemischen bestehen, werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dieselben dürfen keine Mischungen von chlorsauren Salzen mit Schwefel und salpetersauren Salzen, ferner von chlórsaurem Kali und Blutlaugensalz, sowie kein Quecksilbersublimat, keine Ammonsalze jeder Art, keinen Zinkstaub und kein Magnesiumpulver, überhaupt keine Stoffe enthalten, welche durch Reibung, Druck oder Schlag leicht zur Entzündung gebracht werden können, oder gar der Selbstentzündung unterliegen. Sie sollen vielmehr nur aus gepresstem Mehlpulver oder aus ähnlichen, wesentlich aus Salpeter, Schwefel und Kohle bestehenden Mischungen, ebenfalls in gepresstem Zustande, hergestellt sein. Gekörntes Pulver darf der einzelne Feuerwerkskörper nur höchstens 30 Gramm enthalten.
2. Das Gesamtgewicht des Satzgemenges der Feuerwerkskörper, welche zu einem Frachtstück verpackt sind, darf 20 Kilogramm, das gekörnte Pulver, welches sie enthalten, 2,5 Kilogramm nicht übersteigen.
3. Die einzelnen Feuerwerkskörper müssen, jeder für sich, in mit festem Papier umhüllte Kartons, oder in Pappe oder starkes Packpapier verpackt und die Zündstellen jedes einzelnen Körpers mit Papier oder Kattun überklebt sein, und zwar derart, dass jedes Stauben der Feuerwerkssätze ausgeschlossen erscheint. Die zur Verpackung dienenden Kisten müssen vollständig ausgefüllt und etwaige Lücken mit Stroh, Heu, Werg, Papierspähnen oder dergleichen so ausgestopft sein, dass eine Bewegung der Pakete auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist. Diese Ausfüllmaterialien müssen vollkommen rein und trocken sein, es darf daher z. B. frisches Heu oder fettes Werg zur Festlagerung der Feuerwerkskörper nicht verwendet werden. In Kisten, welche Feuerwerkskörper enthalten, dürfen andere Gegenstände nicht verpackt werden.





demselben Wagen verladen werden, welche nicht leicht entzündlich sind.

5. Eine Unterbringung der in Nr. XXXVa Ziffer 1, 2, 3, 5 und 6 aufgeführten Gegenstände, sowie von Zündungen (Nr. II und XXXVb) mit Schiessbaumwolle in demselben Wagen ist untersagt. Im Uebrigen dürfen die unter Nr. XXXVa angeführten Gegenstände unter Beachtung der für diese vorgeschriebenen besonderen Bedingungen mit Schießbaumwolle in demselben Wagen befördert werden, sofern die Schießbaumwolle gleichzeitig mit diesen Gegenständen zur Ausladung kommen soll und die Behälter der Schießbaumwolle nicht mit eisernen Bändern versehen sind.
6. Zur Beförderung von Schiessbaumwolle verwendete offene Wagen sind mit Decken zu versehen.

#### XL.

(1) Schiessbaumwolle in Flockenform und Collodiumwolle werden, sofern sie mit mindestens 35 Prozent Wasser angefeuchtet sind, in luftdichten Gefässen, die in dauerhafte Holzkisten fest verpackt sind, zur Beförderung angenommen.

(2) Auf dem Frachtbriefe muss vom Absender und von einem vereideten Chemiker unter amtlicher Beglaubigung der Unterschriften bescheinigt sein, dass die Beschaffenheit der Waare und die Verpackung obigen Vorschriften entspricht.

(3) Enthalten diese Stoffe einen niedrigeren Prozentsatz von Wasser, so finden die bezüglichlichen Vorschriften unter Nr. XXXVa Ziffer 4 Anwendung.

#### XLI.

Knallbonbons werden zum Transporte zugelassen, wenn dieselben zu 6 bis 12 Stück in Kartons liegen, welche dann in Holzkisten zusammengepackt sind.

#### XLII.

Bengalische Schellackpräparate ohne Zünder (Flammenbücher, Salonkerzen, Fackeln, Belustigungshölzchen, Leuchtstangen, bengalische Streichhölzer und dergleichen) müssen in Behälter aus starkem Eisenblech oder aus festgefügttem Holze von nicht über 1,2 Kubikmeter Grösse sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, dass der Raum der



terial ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Schachteln bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.

3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhalts die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.
4. Jeder Sendung muss eine vom Fabrikanten und einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter 1 bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

#### XLIV.

Verflüssigte Gase — Kohlensäure, Stickoxydul, Ammoniak, Chlor, wasserfreie schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen) — unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Stoffe dürfen nur in Behältern aus Schweisseisen, Flusseisen oder Gussstahl, Chlorkohlenoxyd (Phosgen) ausserdem auch in kupfernen Behältern zur Beförderung aufgeliefert werden. Die Behälter müssen:
  - a) bei amtlicher, für Kohlensäure, Stickoxydul und Ammoniak alle drei Jahre, für Chlor, schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd jedes Jahr zu wiederholender Prüfung einen inneren Druck, dessen Höhe unter 2 näher angegeben ist, ohne bleibende Veränderung ihrer Form und ohne Undichtigkeit zu zeigen, ausgehalten haben;
  - b) einen amtlichen, in dauerhafter Weise an leicht sichtbarer Stelle angebrachten Vermerk tragen, welcher das Gewicht des leeren Behälters, einschliesslich des Ventils nebst Schutzkappe oder des Stopfens, sowie die zulässige Füllung in Kilogramm nach Massgabe der Bestimmungen unter 2 und den Tag der letzten Druckprobe angiebt;
  - c) (1) aus dem gleichen Stoffe, wie die Behälter selbst, hergestellte und fest aufgeschraubte Kappen zum Schutze der Ventile tragen.  
(2) Bei den kupfernen Versandgefässen für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) können jedoch auch schmiedeiserne Schutzkappen verwendet werden.



innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgehabten amtlichen Prüfung ohne bleibende Veränderung der Form mindestens das Underthalfache desjenigen Druckes ausgehalten haben, unter welchem die Kohlensäure oder das Grubengas bei ihrer Auslieferung stehen. Jeder Behälter muß mit einer Oeffnung, welche die Besichtigung seiner Innenwandungen gestattet, einem Sicherheitsventil, einem Wasserablaßhahn, einem Füll- beziehungsweise Ablaßventil, sowie mit einem Manometer versehen sein und muß alljährlich auf seine gute Beschaffenheit amtlich geprüft werden. Ein an leicht sichtbarer Stelle angebrachter amtlicher Vermerk auf dem Behälter muß deutlich erkennen lassen, wann und auf welchen Druck die Prüfung desselben stattgefunden hat. In dem Frachtbriefe ist anzugeben, daß der Druck der abgelieferten Kohlensäure oder des Grubengases auch bei einer Temperatursteigerung bis zu 40 Grad Celsius den Druck von 20 Atmosphären nicht übersteigen kann. Die Versandstation hat sich von der Beachtung vorstehender Vorschriften und insbesondere durch Vergleichung des Manometerstandes mit dem Prüfungsvermerk davon zu überzeugen, daß die Prüfung der Behälter auf Druck in ausreichendem Maße stattgefunden hat.

#### XLV.

Verdichteter Sauerstoff, verdichteter Wasserstoff und verdichtetes Leuchtgas werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Diese Stoffe dürfen höchstens auf 200 Atmosphären verdichtet sein und müssen in nahtlosen Cylindern aus Stahl oder Schmiedeeisen von höchstens 2 Meter Länge und 21 Centimeter innerem Durchmesser zur Beförderung abgeliefert werden. Die Behälter müssen:

- a) bei amtlicher, alle 3 Jahre zu wiederholender Prüfung, ohne bleibende Aenderung der Form und ohne Undichtigkeit zu zeigen, das Doppelte des Druckes ausgehalten haben, unter dem die Gase bei der Auslieferung zur Beförderung stehen;
- b) einen amtlichen, an leicht sichtbarer Stelle dauerhaft angebrachten Vermerk tragen, der die Höhe des zulässigen Druckes und den Tag der letzten Druckprobe angiebt;
- c) mit Ventilen versehen sein, die, wenn sie im Innern



April bis Oktober einschliesslich sind derartige Sendungen von dem Absender mit Decken zu versehen, falls nicht die Gefässe in Holzkisten verpackt sind.

#### XLVII.

Phosphortrichlorid, Phosphoroxychlorid und Acetylchlorid dürfen nur befördert werden:

entweder

1. in Gefässen aus Blei oder Kupfer, welche vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sind;  
oder
2. in Gefässen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beobachtung folgender Vorschriften:
  - a) Zur Beförderung dürfen nur starkwandige Glasflaschen verwendet werden, welche mit gut eingeschliffenen Glasstöpseln verschlossen sind. Die Glasstöpsel sind mit Paraffin zu umgiessen; auch ist zum Schutze dieser Verkittung ein Hut von Pergamentpapier über den Flaschenhals zu binden.
  - b) Die Glasflaschen sind, falls sie mehr als 2 Kilogramm Inhalt haben, in metallene, mit Handhaben versehene Behälter zu verpacken und darin so einzusetzen, dass sie 30 Millimeter von den Wänden abstehen; die Zwischenräume sind mit getrockneter Infusorienerde dergestalt vollständig auszustopfen, dass jede Bewegung der Flaschen ausgeschlossen ist.
  - c) Glasflaschen bis zu 2 Kilogramm Inhalt werden auch in starken, mit Handhaben versehenen Holzkisten zur Beförderung zugelassen, welche durch Zwischenwände in so viele Abtheilungen getheilt sind, als Flaschen versandt werden. Nicht mehr als vier Flaschen dürfen in eine Kiste verpackt werden. Die Flaschen sind so einzusetzen, dass sie 30 Millimeter von den Wänden abstehen; die Zwischenräume sind mit getrockneter Infusorienerde dergestalt vollständig auszustopfen, dass jede Bewegung der Flaschen ausgeschlossen ist.
  - d) Auf den Deckel der unter b und c erwähnten Be-

hälter ist neben der Angabe des Inhalts das Glaszeichen anzubringen.

#### XLVIII.

Phosphorpentachlorid (Phosphorsuperchlorid) unterliegt den vorstehend unter Nr. XLVII gegebenen Vorschriften mit der Massgabe, dass die unter 2b angeordnete Verpackung erst bei Glasflaschen von mehr als 5 Kilogramm Inhalt erforderlich ist. Bei Flaschen bis zu 5 Kilogramm Inhalt genügt die Verpackung nach 2c.

#### XLIX.

(1) Wasserstoffsuperoxyd ist in Gefässen, welche nicht luftdicht verschlossen sind, aufzugeben und wird nur in gedeckt gebauten oder in offenen Wagen mit Deckenverschluss befördert.

(2) Falls dieser Stoff in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt wird, so müssen die Behälter wohl verpackt und in besondere, mit Handhaben versehene starke Kisten oder Körbe eingeschlossen sein.

#### XLIXa.

Natriumsuperoxyd ist in starken Blechbüchsen mit verlöthetem Deckel, die in eine mit verlöthetem Blecheinfaß ausgestattete, starke Holzkrate verpackt sind, aufzugeben.

#### L.

Präparate, welche aus Terpentinöl oder Spiritus oder anderen leicht entzündlichen Flüssigkeiten, wie Petroleumnaphtha, einerseits und Harz andererseits bereitet sind, wie Spirituslacke und Sikkative, unterliegen den nachstehenden Vorschriften:

1. (1) Wenn diese Präparate in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefässe oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.  
(2) Wenn die Versendung in Metall-, Holz- oder Gummibehältern erfolgt, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.
2. Die aus Terpentinöl oder Petroleumnaphtha und Harz bereiteten übelriechenden Präparate dürfen nur in offenen Wagen befördert werden



3. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

La.

(1) Gefettete Eisen- und Stahlspähne (Dreh- Bohr- und dergleichen Spähne) und Rückstände von der Reduktion des Nitrobenzol aus Anilinfabriken werden, sofern sie nicht in luftdicht verschlossenen Behältern aus starkem Eisenblech verpackt zur Aufgabe gelangen, nur in eisernen Wagen mit Deckeln oder unter Deckenverschluß befördert.

(2) Aus dem Frachtbriefe muß ersichtlich sein, ob die Eisen- oder Stahlspähne gefettet sind oder nicht, andernfalls werden sie als gefettet behandelt.

LI.

Mit Fett oder Oel getränktes Papier, sowie Hülsen aus solchem werden nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert.

LII.

Stalldünger, sowie andere Fäkalien und Latrinestoffe werden nur in Wagenladungen und unter nachstehenden weiteren Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Die Beladung und Entladung haben Absender und Empfänger zu bewirken, welchen auch die jedesmalige Reinigung der Ladestellen nach Massgabe der von der Verwaltung getroffenen Anordnung obliegt.
2. Trockener Stalldünger in losem Zustande wird in offenen Wagen mit Deckenverschluss befördert, welchen der Absender zu beschaffen hat.
3. Andere Fäkalien und Latrinestoffe dürfen, sofern nicht besondere Einrichtungen für deren Transport bestehen, nur in ganz festen, dicht verschlossenen Gefäßen und auf offenen Wagen, oder in Kesselwagen befördert werden. In jedem Falle sind Vorkehrungen zu treffen, welche das Herausdringen der Masse und der Flüssigkeit verhindern und die Verbreitung des Geruches thunlichst verhüten. Auf letzteres ist auch für die Art der Beladung und Entladung Bedacht zu nehmen.
4. Das Zusammenladen mit anderen Gütern ist unstatthaft.

5. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
6. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.
7. Die Bestimmungen über die Zeit und Frist der Beladung und Entladung wie der An- und Abfuhr, imgleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.

### LIII.

FrISChe Kälbermagen werden nur in wasserdichte Behälter verpackt und unter folgenden Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Sie müssen von allen Speiseresten gereinigt und derartig gesalzen sein, dass auf jeden Magen 15 bis 20 Gramm Kochsalz verwendet ist.
2. Bei der Verpackung ist auf den Boden des Gefäßes sowie auf die oberste Magenschicht je eine etwa 1 Centimeter hohe Schicht Salz zu streuen.
3. Im Frachtbriefe ist von dem Absender zu bescheinigen, dass die Vorschriften unter 1 und 2 beobachtet sind.
4. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
5. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

Dementsprechend sind die Verweisungen im § 50 A 4 der Verfahrens-Ordnung wie folgt zu ändern:

in lit. a und b die Nr.	XXXVI	in Nr.	XXXVa,
" " c	XXXVIb	" "	XXXVc,
" " d	XXXVIa	" "	XXXVb und
	XLIV	" "	XLIII,
" " e	XLIII	" "	XLIIa.

R e c h n u n g	Fracht- satz für 100 Kilogr.	Zu erheben			
		Mark	Pf.		
Vorichuß .....					
Eingang .....					
Interessedeclaration .....					
Interessedeclaration .....					







Anlage E.

(§ 58 der Verkehrs-Ordnung.)

Erklärung.

Die Güter-Abfertigungsstelle der ..... Eisenbahn  
zu ..... hat auf mein (unser) Ersuchen folgende  
Güter, welche laut Frachtbrief vom heutigen Tage in nachstehender Weise  
bezeichnet sind, zur Eisenbahn-Beförderung nach .....  
von mir (uns) angenommen, nämlich:

.....  
.....  
.....

Ich (wir) erkenne(n) hierbei ausdrücklich an, daß diese Güter  
unverpackt  
in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung \*)

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

aufgegeben sind, und daß dieses auf dem Frachtbriefe von mir (uns)  
anerkannt ist.

....., den ..... ten ..... 18.....

\*) Je nach der Beschaffenheit der Sendung ist entweder das Wort  
„unverpackt“ oder die Worte „in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung“  
zu streichen.

Daß Anerkennniß ist bei Sendungen, die aus mehreren Stücken be-  
stehen, auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind oder  
Mängel in der Verpackung zeigen.





Anlage E.

(§ 58 der Verkehrs-Ordnung.)

**Erklärung.**

Die Güter-Abfertigungsstelle der ..... Eisenbahn  
zu ..... hat auf mein (unser) Ersuchen folgende  
Güter, welche laut Frachtbrief vom heutigen Tage in nachstehender Weise  
bezeichnet sind, zur Eisenbahn-Beförderung nach .....  
von mir (uns) angenommen, nämlich:

.....  
.....  
.....

Ich (wir) erkenne(n) hierbei ausdrücklich an, daß diese Güter  
unverpackt  
in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung \*)

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

aufgegeben sind, und daß dieses auf dem Frachtbriefe von mir (uns)  
anerkannt ist.

....., den ..... ten ..... 18.....

\*) Je nach der Beschaffenheit der Sendung ist entweder das Wort  
„unverpackt“ oder die Worte „in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung“  
zu streichen.

Das Anerkenntniß ist bei Sendungen, die aus mehreren Stücken be-  
stehen, auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind oder  
Mängel in der Verpackung zeigen.



Anlage G.  
(Zusatzbestimmung V zu § 64  
der Verkehrs-Ordnung.)

**Antrag auf nachträgliche Nachnahmebelastung.**

..... den ..... 189

Die Güter  
Eilgut-Abfertigungsstelle der ..... Eisenbahn

zu ..... ersuche .. ich  
wir, auf die von mir  
uns mittels Fracht-  
briefes von ..... den ..... 189 ... zur  
Beförderung an ..... zu ..... aufgelieferte  
Sendung, bestehend in ....., eine (weitere) Nachnahme  
im Betrage von ..... Mark, wörtlich ..... (im Ganzen  
demnach von ..... Mark) von dem Empfänger einzuziehen.

Ich  
Wir verpflichte mich  
uns, alle durch die Ausführung dieser nach-  
träglichen Anweisung entstehenden Kosten zu tragen, auch die tarif-  
mäßige Nachnahmeprovision zu zahlen, wenn die Einziehung der  
Nachnahme vom Empfänger nicht erfolgen kann.

(Unterschrift.)



**Absender**, Unterschrift im Frachtbriefe 228. — Haftung für die Richtigkeit der Angaben im Frachtbriefe 251 f. — kann verlangen, daß Abstempe-  
lung des Frachtbriefs in seiner Gegenwart erfolgt 263. — Einverständ-  
niserklärung des Absenders im Frachtbriefe zur vorläufigen Einlagerung  
des Gutes, falls Beförderung nicht sofort erfolgen kann 273. — Berech-  
tigung durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe vorzuschreiben,  
daß das Gut in einem gedeckten oder offenen Wagen zu befördern ist 291.  
— Verpflichtung zur Verpackung der Güter 294. — zur Beigabe der-  
jenigen Begleitpapiere, welche zur Erfüllung der Zoll-, Steuer- und  
Polizeivorschriften erforderlich sind 303 f. — Berechtigung, Gut mit  
Nachnahme zu belasten 323 f. — Verfügungsrechte 341 f. — Rücktritt  
vom Frachtvertrage 356 f. — Benachrichtigung bei Ablieferungshinder-  
nissen 396. — Berechtigung zur Deklaration des Interesses an der Lie-  
ferung 474 f.

**Abstempelung** der Fahrkarten nicht obligatorisch 77. — der Fahrkarten mit  
dem Gepäckstempel bei Gepäckaufgabe 134. — des Frachtbriefs mit dem  
Tagesstempel der Abfertigungsstelle 225, 262 f. — der vom Publikum  
selbst beschafften Frachtbriefformulare 244. — des Frachtbriefs mit dem  
Abfertigungstempel bei vorübergehender Einlagerung des Gutes erfolgt  
erst dann, wenn die Beförderung möglich ist 273. — der statistischen An-  
meldebefehle 305.

**Abweichungen** s. nachträgliche Verfügungen.

**Änderungen** der Verkehrs-Ordnung, deren Veröffentlichung 510.

**Aether** 519.

**Aetzlauge** 520.

**Außerlich** nicht erkennbare Mängel der Verpackung 296. — des Gutes  
hindern das Erlöschen der Frachtvertragsansprüche gegen die Eisenbahn  
bei geschehener Annahme des Gutes und Zahlung der Fracht 496 f.

**Alkohol** 520.

**Allgemeine Bestimmungen** der Verkehrs-Ordnung 36 f. — für die Beför-  
derung von Fahrzeugen 202—206.

**Anerkennung** auf dem Frachtbriefe über das Fehlen oder über Mängel  
der Verpackung 294.

**Angaben** im Frachtbrief 225. — ob Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher  
Fracht zu befördern 227. — Absender haftet für die Richtigkeit 251. —  
Angaben im Frachtbrief über Gewicht und Stückzahl bei durch Absender  
verladenen Gütern machen keinen Beweis gegen die Eisenbahn 263 f.

**Anhalten** auf freier Bahn 106—108.

**Ankunft**, verspätete der Züge begründet keinen Anspruch gegen die Eisen-  
bahn 112.

**Anmeldung** von Fahrzeugen zur Zulassung zur Beförderung als Reise-  
gepäck 131 f. — von Leichen zur Beförderung 171 f. — lebender Thiere  
192 f. — der Straßensuhrwerke (Fahrzeuge) 205.

**Anmeldebefehle**, statistische in Betreff der Ein-, Aus- und Durchfuhr der  
Güter 305.

**Annahme** des Gutes verpflichtet den Empfänger zur Zahlung der Fracht



Ausbesserungen, s. baare Auslagen.

Ausflüge, Fahrpreiſermäßigungen 67. — kein Freigepäck 138.

Ausführung des Transports nach Inhalt des Frachtbriefs 416.

Ausfuhrgüter über Binnenstationen, Ausstellung der Frachtbriefe 246.

Aushändigung des Frachtbriefs und des Gutes an den Empfänger 361 f.

Ausladen lebender Thiere liegt dem Empfänger ob 183 f.

Auslagen, s. baare Auslagen.

Auslieferung des Gepäcks 139—145. — des Expressgutes 169 f. — von Leichen 178 f. — lebender Thiere 192 f. — von Pferden und Hunden, welche mit Personenzügen befördert werden 195 f. — der Fahrzeuge 206. — der auf einen von einer Eisenbahn ausgewirkten Begleitschein II abgefertigten Güter 304. — der Frachtgüter 375 f.

Ausnahmetarif, Bemerk im Frachtbriefe über Anwendung eines solchen 226—227. — Höhe des Schadenersatzes bei ermäßigten Ausnahmetarifen 467.

Ausschluß von Personen von der Fahrt wegen Krankheit, Trunkenheit 10. 94—98. — bestimmter Gegenstände von der Beförderung als Gepäck 125. — von der Beförderung überhaupt 214—215. — von der eilgutmäßigen Beförderung als Stückgut 215 f. — der Haftpflicht der Eisenbahn bei unrichtiger Declaration der von der Beförderung ausgeschlossenen oder zu derselben nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände 492 f. — s. Haftpflicht.

Aussteigen aus dem Wagen 84 f. — beim Anhalten außerhalb einer Station 107—108.

Ausstellung, s. Frachtbrief, Duplikat, Nachnahmeschein.

Austrocknung, s. natürliche Beschaffenheit des Gutes.

Auszahlung der Nachnahmen 324.

Avisirung eingegangener Nachnahmen 324. — der Güter 374 f.

### B.

Baare Auslagen neben der Fracht zu erheben 313. — Berechnung der Provision 323.

Baarvorstöße, s. Nachnahme.

Bahn, Betreten derselben 40 f. — Anhalten auf freier Bahn 106—108.

Bahnhöfe, Betreten derselben 40 f. — Verlassen derselben 84 f.

Bahnlagernde Güter, Aufgabe der nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter als bahnlagernde Güter unzulässig 218. — Angabe im Frachtbriefe, daß Gut bahnlagernd gestellt ist 225. — Wahrung der Lieferfrist für dieselben 333. — nicht zu avisiren 374. — Beginn der Abnahme- und Entladefristen 388.

Bahnpolizeibeamte 96.

Bahnsteig, Vorzeigung der Fahrkarte beim Betreten desselben 98.

Baumrinde, Verladung 218.

Baumwolle 529.

Beamte im Dienst, ihr Verhalten 36. — Rechte dem Publikum gegenüber 38. — Dienstkleidung 38. — Beschwerden 39.





- Gepäckfracht 132. — der Fracht für Güter 313. — unrichtige Frachtberechnung 318. — Berechnung der Nachnahmeprovision 323. — der Lieferfrist beim Transport aus dem Bereich einer Eisenbahn in den einer andern 332.
- Bereitstellung des Gutes zur Entladung 389.
- Beschädigung der Wagen und Fenster 105—106. — des Gutes ist durch die Eisenbahn schriftlich zu bestellen 405 f. — gerichtliche Feststellung 411 bis 412. — Haftpflicht 424 f. — Höhe des Schadenersatzes 472 f. — bei Deklaration des Interesses an der Lieferung 478 f. — bei Arglist oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn 489 f. — Erlöschen und Verjährung des Anspruchs auf Entschädigung 495 f., 504 f.
- Bescheinigung der Fahrtunterbrechung 109. — des Empfangs des Gutes Seitens der Eisenbahn auf dem Frachtbrief-Duplikate 263. — über vorläufige Einlagerung des Gutes 275. — des Fehlens oder der Mängel der Verpackung 294. — über die Auflegung der Nachnahme 323—324. — des Empfangs des Gutes Seitens des Empfängers 361. — über den Werth des Gutes bei Reklamationen 412. — über den Vorbehalt des Entschädigungsberechtigten in der Quittung über Empfang der Entschädigung für verlorenes Gut 470.
- Beschränkung der Haftpflicht für Gepäck 146. — der Verpflichtung der Eisenbahn zum Transport 273. — der Befugniß der Empfänger zur Selbstabholung der Güter 375 f. — der lagerzinsfreien Zeit bei Güteranhäufungen 389. — der Haftung der Eisenbahn bezüglich des Bestimmungsortes 438 f. — der Haftpflicht in sechs Fällen 441 f. — der Haftpflicht bei Gewichtsverlust 455 f.
- Beschwerdebuch 39.
- Beschwerdeführung 39.
- Bestechung 37—38. — 102.
- Bestellung ganzer Wagenabtheilungen 78. — von Wagen zur Verladung lebender Thiere 192. — von Fahrzeugen 205. — von Gütern 278.
- Bestimmungsbahn, Bezeichnung im Frachtbriefe 225.
- Bestimmungsort, Beschränkung der Haftpflicht bezüglich des Bestimmungsortes 438 f.
- Bestimmungstation, Bezeichnung im Frachtbriefe 225. — Bezeichnung derselben auf Stückgütern 296. — Ort der Ablieferung 362.
- Betreten der Bahnhöfe und der Bahn 40 f. — des Bahnsteigs 98 f.
- Betriebsstörung 112—116. — Ruhen des Laufs der Lieferfrist 333. — Verfügung der Eisenbahn über das Gut 356.
- Betrug 101. — Betrug der Eisenbahn schließt Verjährung der Entschädigungsansprüche aus 504.
- Bevorzugung in der Beförderung der Güter unzulässig 283.
- Beweis des Frachtvertrages durch den Frachtbrief 263. — der Einreden gegen die Haftpflicht 425 f. — in den Fällen der Beschränkung der Haftpflicht 442 f.
- Bezeichnung der Nichtraucher- und Raucher-Abtheilungen in den Personenzügen 90—93. — der Versandstation, Bestimmungstation und Bestim-



Directe Beförderung, f. Beförderung von Gütern.

Dokumente, von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen 125. — bedingungsweise zur Beförderung als Eilgut zugelassen 216.

Duplikat von Frachtbriefen 229, 263. — als Bescheinigung der Nachnahme 323. — Vorweisung desselben bei anderweiter Verfügung über das Gut 342. — Vorzeigung desselben bei Geltendmachung von Ansprüchen 412.

Durchgangszug 88, 104.

Durchnässen, f. Beschädigung des Gutes.

Dynamit ausgeschlossen, f. Ausschluß bestimmter Frachtgegenstände.

### E.

Edelsteine, bedingungsweise zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen 125. — bedingungsweise zur Beförderung als Eilgut zugelassen 216.

Eigenthümliche natürliche Beschaffenheit des Gutes, Beschränkung der Haftpflicht 425 f., 442 f.

Eilgut, Beförderung der Eisenbahnfahrzeuge als Eilgut findet nicht statt 203. — Aufgabe des Eilguts mit Eilfrachtbrief 227. — Annahme und Auslieferung an Sonn- und Festtagen 277. — Lieferfrist für Eilgut 332. — Avisirung und Zuführung 374.

Eingangsbestimmungen zur Verkehrs-Ordnung 28—36.

Einladen lebender Thiere liegt dem Absender ob 183 f.

Einlagerung, vorläufige, des Gutes 273.

Einrede, Geltendmachung von Ansprüchen im Wege der Einrede 504. — Verjährung 504.

Einrichtungen zur vorübergehenden Aufbewahrung von Gepäck 162—163. — zur Feststellung der Reihenfolge der Güterabfertigung 277.

Einsteigen in die Wagen 84 f. — Vorzeigung der Fahrkarte beim Einsteigen 98.

Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag 70. — der folgenden Eisenbahnen in den Frachtvertrag 416.

Einzelne Stücke Vieh 192.

Eisenbahn, Eisenbahnen, auf welche die Verkehrs-Ordnung Anwendung findet 28. — Verpflichtung zum Transport von Personen, Thieren und Sachen 42 f. — Haftung für die Leute 54, 442. — zur Veröffentlichung der Fahrpläne 56 f. — zum Öffnen der Warteräume 83—84. — zur Aufforderung zum Einsteigen in die Personenwagen 84—85. — zur Einrichtung von Frauen- und Nichtraucher-Abtheilungen in den Personenwagen 87—92. — zur Bekanntmachung von Zugverspätungen und Betriebsstörungen 112. — zur Auslieferung des Gepäcks nach Ankunft des Zuges 139 f. — Haftung für Reisegepäck 145—154. — Haftung für verspätete Ankunft des Reisegepäcks 157—162. — Verpflichtung zu Einrichtungen behufs vorübergehender Aufbewahrung von Gepäck 162—163. — Behandlung zurückgelassener Gegenstände 163—168. — Verpflichtung zur Rückgabe des Leichenpasses bei Ausfolgung der Leiche 172 f. — Ablehnung der Beförderung kranker Thiere 181 f. — Bekanntmachung der Züge, mit welchen lebende Thiere zu befördern sind 192 f. — Pflicht zur



- Empfänger, Bezeichnung desselben im Frachtbriefe 225. — Berechtigung zur zoll- und steueramtlichen Behandlung des Gutes 304. — Verpflichtung zur Zahlung der Fracht 321. — Beginn des Verfügungsrechts desselben über das Gut 342. — Auskhändigung des Frachtbriefes und des Gutes 361 f. — Verpflichtung zur Zahlung der im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge 370 f. — Selbstabholung der Güter 375. — Berechtigung bei der Auslieferung der Güter Nachwiegung zu verlangen 375 f.
- Empfangsbescheinigung, Auslieferung des Gutes 361.
- Entdeckung von Mängeln nach der Annahme des Gutes 496 f.
- Entladefrist für Wagenladungsgüter 387.
- Entschädigung der Eisenbahn bei Rücktritt des Absenders vom Frachtvertrage 357. — Vorbehalt des Entschädigungsberechtigten bei Empfangnahme der Entschädigung für in Verlust gerathenes Gut 469 f. — Entschädigung für Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes 461 f. — für Versäumung der Lieferfrist 483 f. — bei Arglist und grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn 489 f. — Erlöschen und Verjährung 495 f., 504 f.
- Entscheidung von Streitigkeiten zwischen dem Publikum und den Eisenbahnbediensteten 39.
- Entwendung, s. Verlust.
- Entwicklung, geschichtliche, des Eisenbahn-Transport-Rechts 1—17.
- Entzündliche Stoffe, s. Gegenstände von der Mitnahme in die Personenzüge ausgeschlossen.
- Equipagen, s. Fahrzeuge und Straßenfuhrwerke
- Erhöhung der Lager- und Standgelder bei Güteranhäufungen 389.
- Erklärung, unrichtige u., im Frachtbriefe 251. — wegen Fehlens oder Mängel der Verpackung 294, 561.
- Erlaubnißkarten zum Betreten der Bahn 41.
- Erlöschen des Anspruchs auf Verabfolgung einer Fahrkarte 78. — des Verfügungsrechts des Absenders über das Gut 342. — des Rechts des Empfängers zur Forderung der Auslieferung des Frachtbriefes und des Gutes 362. — der Frachtvertragsansprüche 495 f.
- Ermittelung des Gewichts und der Stückzahl einer Sendung 251.
- Expeditionsfrist, s. Lieferfrist.
- Expressegut, Begriff 168—169. — Aufgabe, Abfertigung und Auslieferung 169—171. — Haftpflicht 171.

## F.

- Fakalien 559.
- Fälschung einer Fahrkarte 101—102.
- Fahrgeld auf Verlangen abgezahlt bereit zu halten 78. — Rückzahlung des Fahrgeldes 81. — Ersatz desselben bei Ausschluß von der Fahrt 94—95. — bei Anschluß-Versäumung in Folge Zugverspätung 112.
- Fahrtarten, Inhalt 74 f. — Lösung 78—80. — Rücknahme und Umtausch 80—83. — durchgehende Fahrtarten 83—84, 87. — Vermerk über Gültigkeit bei Versäumung der Abfahrtszeit 92—93. — Kontrolle der Fahrtarten 98—104. — Gültigkeit beschädigter Fahrtarten, Abnahme der



Feuergefährliche Gegenstände, f. Gegenstände von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossen; f. Bedingungsweise.

Feuerwerkskörper 532 f., 549 f.

Firma des Frachtbriefausstellers, Ausdruck auf den Frachtbrief 244.

Firnisse 520.

Fische, getrocknete 455. — f. auch frische Fische.

Flachß 529.

Fleisch, f. frisches Fleisch.

Fleischwaaren, Annahmebedingungen 295.

Formular des Frachtbriefs muß für gewöhnliche Fracht auf weißes, für Eilfracht gleichfalls auf weißes Papier, jedoch mit einem auf der Vorder- und Rückseite oben und unten am Rande anzubringenden karminrothen Streifen, gedruckt sein und den Kontrollstempel einer inländischen Bahn tragen 243—244. — Verkauf des Frachtbrief-Formulars auf allen Stationen 243—244. — Formular für Erklärungen wegen Fehlens oder Mängel der Verpackung 294, 561. — für Erklärungen, betreffend anderweitige Verfügung über das Gut 343, 562. — für den Antrag auf nachträgliche Nachnahmebelastung 343, 563.

Fracht, Grundsätze für die Berechnung 313. — Zahlung 317. — Hinterlegung 318. — unrichtige Frachtberechnung 318. — Berechnung im Falle einer nachträglichen Verfügung des Absenders über das Gut 342. — Einziehung der Frachtvertragsforderungen durch die Eisenbahn 361 f.

Frachtbrief, Abfertigung von Thiersendungen auf Grund von Frachtbriefen 190 f. — Beigabe desselben zu jeder Sendung und Inhalt desselben 225 f., 243. — Darf nur auf eine Person oder Firma lauten 226. — Beigabe von Begleitpapieren 227. — Bezeichnung mit „frei“ 227. — mit „frei einschließlich Zoll“ 227. — Ausstellung desselben mit Tinte und in deutscher oder lateinischer Schrift 229. — Besondere Frachtbriefe für Güter, welche vom Absender bezw. Empfänger auf- und abzuladen sind, eventl. auch für jeden Wagen 245—246. — Form des Frachtbriefes 243—251. Haftung des Absenders für die Angaben im Frachtbriefe 251. — Beweis über den Frachtvertrag 263. — Frachtbrief-Duplikat 229, 263. — Schriftlicher Vermerk des Absenders über die Art der Beförderung des Gutes in einem gedeckten oder offenen Wagen 291. — Anerkenntniß mangelhafter Verpackung 294. — als Bescheinigung der Nachnahmen 323. — Auslieferung des Frachtbriefes an den Empfänger 361. — Pflicht des Empfängers zur Zahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge 370 f. — Frachtbrief ist bei Reklamationen vorzulegen 412. — bei Deklaration des Interesses an der Lieferung deklarirte Summen mit Buchstaben in den Frachtbrief einzutragen 475.

Frachtforderung, Verjährung derselben 318.

Frachtvertrag, Pflicht der Eisenbahn zur Eingehung desselben 209 f. — Abschluß 262 f. — Rücktritt 356 f. — außergewöhnliche Ansprüche 412. Eintritt jeder folgenden Bahn durch Uebernahme des Gutes in den Frachtvertrag und Ansprüche im Wege der Klage 416 f. — Ausschluß der Haftung aus dem Frachtvertrage bei unrichtiger oder ungenauer





Gegenstände, von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossen 122—123.

Geld, von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen 125. — f. auch bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände.

Geldwerthe Münzen, f. Münzen.

Geltendmachung der durch den Frachtbrief begründeten Rechte Seitens des Empfängers 361 f. — Befugniß zur Beantragung der gerichtlichen Feststellung des Zustandes des Gutes und zur Geltendmachung der aus dem Frachtvertrage entspringenden Rechte 411—412 f. — von Ansprüchen im Wege der Klage 416 f.

Gemälde, bedingungsweise zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen 125. — f. auch bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände.

Gemüse, f. Frisches Gemüse.

Generalreverse 299.

Gepäck, Begriff des Reisegepäcks 123—129. — Verpackung 129—131. — Auslieferung, Abfertigung, Gepäckschein 131—139. — Auslieferung 139 f. — Haftung der Eisenbahn für Reisegepäck 145 f. — in Verlust gerathene Gepäckstücke 154 f. — Haftung der Eisenbahn für verspätete Ankunft 157 f. — Gepäckträger, Aufbewahrung des Gepäcks durch dieselben 162—163. — zurückgelassene Gegenstände 163 f. — Abfertigung des Expresse-gutes als Gepäck mit Gepäckschein 168 f.

Gepäckbeförderungsvertrag 126.

Gepäckfracht, Ertrag derselben bei Ausschluß eines Reisenden von der Fahrt 94. — bei der Abfertigung zu entrichten, Berechnung derselben 132.

Gepäckschein, bei Abfertigung des Gepäcks dem Reisenden auszuhandigen 132. — Rückgabe bei Auslieferung des Gepäcks 139 f. — Bescheinigung des Tages und der Stunde der Abforderung des Gepäcks beim Fehlen desselben 146.

Gepäckstempel 134.

Gepäckträger 162—163.

Gepäckwagen 57 f.

Gerichtliche Feststellung von Ablieferungshindernissen, Verlust und Beschädigung 411—412.

Geschenkannahme ist den Eisenbahnbediensteten untersagt 36.

Gesellschaftsfahrten, Fahrpreismäßigungen für dieselben 66—67.

Gewalt, f. Höhere Gewalt.

Gewehre, geladene, von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossen 122.

Gewicht, Angabe desselben im Frachtbriefe 226. — Feststellung desselben bei der Aufgabe des Gutes 251 f. — Bescheinigung der Feststellung des Gewichts durch den Wägestempel auf dem Frachtbriefe 252. — Feststellung desselben bei vorübergehender Einlagerung des Gutes 275. — Beschränkung der Haftpflicht bei Gewichtsverlusten und Normalatz für regelmäßigen Gewichtsverlust 455 f.

Giftige Metallpräparate 526.

Gips 531.

Eger, Verkehrs-Ordnung f. d. Eisenbahnen Deutschlands.



Haftpflicht der Eisenbahn für Thiere regelt sich nach den im Abschnitt VIII für die Beförderung von Gütern gegebenen Bestimmungen 185—186, 199—200. — des Absenders für die Richtigkeit der Frachtbriefangaben 251 f. — der Eisenbahn als Verwahrer bei vorläufiger Einlagerung des Gutes 273. — der Eisenbahn für die Wahl des Transportweges 240 f. — des Absenders für Mängel der Verpackung 296. — für alle Folgen, welche aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit der Begleitpapiere entstehen, welche zur Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften erforderlich sind 303. — der Eisenbahn für die Nachnahme bei Ablieferung des Gutes ohne Einziehung derselben 324. — für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen 416. — für ihre Leute 54, 442. — für Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes 424 f. — für den Transport nach seitwärts gelegenen Orten 438 f. — Beschränkung der Haftpflicht der Eisenbahn bezüglich des Bestimmungsortes 438 f. — Beschränkung der Haftpflicht der Eisenbahn bei besonderen Gefahren 441 f. — Beschränkung der Haftpflicht bei Gewichtsverlust 455 f. — Haftpflicht der Eisenbahn für Lieferfrist-Versäumung 480 f. — bei Arglist oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn 489 f. — Ausschluß der Haftpflicht der Eisenbahn bei unrichtiger oder ungenauer Declaration der von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zu derselben zugelassenen Güter 492 f.

Haftung der Eisenbahn für Reisegepäck 145—154. — für verspätete Ankunft des Reisegepäckes 157—162. — für Expressgut 171.

Haltestellen ohne Gepäcckabfertigung, Annahme von Reisegepäck 132.

Handelswerth, gemeiner, als Grundlage des Schadenersatzes für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes 148 f., 461.

Handgepäck, Mitnahme desselben in die Personenwagen 120—122.

Handmunition, Mitnahme in die Personenwagen 122—123.

Handwerkzeug, f. Gepäcck.

Hanf 529.

Hefe, Vorausbezahlung der Fracht 318. — Annahmbedingungen 527.

Heu, Verladung 218, 531.

Hinterlegung von Kaution bei Bestellung von Wagen 278. — der Fracht 318.

Höhe des Schadenersatzes, f. Schadenersatz.

Höhere Gewalt schließt Beförderungspflicht der Eisenbahn aus 42, 356. — schließt Haftpflicht für Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes aus 425.

Hörner 455, 529.

Holzgeist 516.

Holzkohle 528, 531.

Holzmehl 531.

Hopfen 455.

Hülfslinie, f. Verspätung der Rüge und Betriebsstörung.

Hunde, Mitnahme derselben, Abfertigung, Beförderung, Auslieferung 117—120. — Hunde der Viehbegleiter 183. — Auslieferung der Hunde, welche mit Personenzügen befördert werden 195.

Hutschachtel, f. Gepäcck.



- Kostbarkeiten, bedingungsweise zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen 125. — bedingungsweise zur Beförderung als Frachtgut zugelassen 216 f.
- Kosten für Sonderzüge, Salon-, Schlaf-, Personen-, Kranken- und Gepäckwagen 57 f. — für Ueberführung, Ausbesserungen 313. — während der Beförderung erwachsende 318. — für Ausführung der anderweiten Verfügungen des Absenders 543. — der Avisirung 374. — der bahnamtlichen Nachwiegung der Güter 376, 386. — Kosten der rechtzeitig aber vergeblich versuchten Abholung eines Gutes sind dem Empfänger durch die Eisenbahn zu ersetzen 389. — Kosten der Benachrichtigung bei Ablieferungshindernissen hat der Absender zu tragen 396. — durch Hinzuziehung von Sachverständigen zur Feststellung in Minderungs- und Beschädigungsfällen entstehende Kosten 406.
- Kranke, mittellose, Fahrpreisermäßigungen für dieselben 70—71. — Kranke Personen, Ausschluß derselben von der Fahrt 94—98. — Kranke Thiere, f. lebende Thiere.
- Krankenpflege, öffentliche, Fahrpreisermäßigungen im Interesse derselben 68—70.
- Krankenwagen 57 f.
- Kunstgegenstände, bedingungsweise zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen 125. — bedingungsweise zur Beförderung als Frachtgut zugelassen 216 f.
- Kunstwolle 529.
- Kupfervitriol 526.
- Kurs des Geldes 53.

## L.

- Lagergeld bei verzögerter Abnahme des Gepäcks 140. — bei verzögerter Auslieferung des Gutes 277. — bei verzögerter Abnahme des Gutes 388 f.
- Lagerhaus, Uebergabe von Gütern an dasselbe 313, 375, 396.
- Lagerzinsfreie Zeit 387.
- Langeisen, Verladung 218.
- Langholz, Verladung 218.
- Latrinestoffe 559.
- Lebende Pflanzen, Vorausbezahlung der Fracht 318.
- Lebende Thiere, Zulassung kleiner Thiere zur Beförderung als Reisegepäck 124, 128. — Abnahme, Ein- und Ausladen, Ausschließung kranker Thiere, Begleitung, Zahlung der Fracht 181—190. — Bekanntmachung der Züge, mit welchen lebende Thiere zu befördern sind, Ausschließung oder Beschränkung der Annahme an Sonn- und Festtagen, Auslieferung 192—194. — Lieferfrist, Berechnung derselben, Ruhen des Laufs der Lieferfrist, Auslieferung von Pferden und Hunden, welche mit Personenzügen befördert werden 194—198. — Anwendbarkeit der Bestimmungen für Güter hinsichtlich der Haftpflicht 1c. auf lebende Thiere, Declaration des Interesses an der Lieferung 199—200. — Beschränkung der Haftpflicht 442 f.
- Leelage, f. natürliche Beschaffenheit des Gutes.
- Leder 455.



Mindestbetrag der Gepäcfracht 132—133. — des Frachtzuschlages für Declaration des Interesses an der Lieferung, f. Declaration des Interesses an der Lieferung, Frachtzuschlag.

Minenzündungen, f. Elektrische Minenzündungen.

Mineralfäure, flüssige aller Art 518.

Mitnahme von Hunden 117—120. — von Handgepäck in die Personenwagen 120—122. — von der Mitnahme ausgeschlossene Gegenstände 122—123. — von Hunden Seitens der Viehbegleiter 183.

Mittellose Kranke, f. Kranke.

Münzen, geldwerthe, von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen 125. — bedingungsweise zur Beförderung als Eilgut zugelassen 216.

Musikinstrumente, f. Gepäc.

Muster, f. Gepäc.

## N.

Nachnahme bei den auf Beförderungsschein oder Gepäcschein abgefertigten Thiersendungen ausgeschlossen 185. — Angabe derselben im Frachtbriefe 228. — bis zur Höhe des Werthes des Gutes zulässig 323. — Tarifmäßige Provision 323. — Auszahlung der Nachnahme 324. — Entscheidung über die zulässige Höhe 324. — nachträgliche Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung der Nachnahme 343. — Einziehung derselben 373 f. — Zurückartirung derselben auf die Versand-Abfertigungsstelle beim bahnamtlichen Verlauf von Gütern 405.

Nachnahmeschein als Bescheinigung über Auflegung von Nachnahmen 324.

Nachträgliche Anweisung, f. Verfügung.

Nachweis des Schadens bei Declaration des Interesses an der Lieferung 484.

Nachwiegun der Stüd- und Wagenladungsgüter 375—376.

Nachzahlung zu niedrig berechneter Fracht 318.

Natriumsuperoxyd 558.

Natürliche Beschaffenheit des Gutes, Beschränkung der Haftpflicht der Eisenbahn 425 f., 442 f. — regelmäßiger Gewichtsverlust in Folge natürlicher Beschaffenheit des Gutes 455 f.

Naturereignisse, f. Betriebsstörung.

Neuaufgabe beladener Wagen auf der Bestimmungsstation Seitens des Empfängers zum Zwecke der Weiterbeförderung, Berechnung der Entladefrist 388.

Nichtraucher-Abtheilungen in den Personenwagen, Rauchverbot in denselben 89—92. — f. Rauchen.

Nitrocellulose 532 f.

Nitroglycerin ausgeschlossen, f. Ausschluß bestimmter Frachtgegenstände.

Normalgewicht für Fahrräder 132.

Normalsatz der Entschädigung für Versäumung der Lieferfrist bei Reisegepäck und Fahrzeugen 157 f. — für regelmäßigen Gewichtsverlust 455 f.

## O.

Obst, frisches, Vorausbezahlung der Fracht während der Monate Oktober bis einschließlich April 318. — Obst getrocknetes 455.





Preßhese 527.

Preiosen, bedingungsweise zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen 125.  
— bedingungsweise zur Beförderung als Frachtgut zugelassen 216 f.

Provision für Nachnahme 323. — für baare Auslagen 323.

Prozeßverfahren, Aktivlegitimation 412 f. — Passivlegitimation und Gerichtsstand 416 f.

Prüfung des Inhalts des Gutes und Feststellung des Ergebnisses derselben 251, 375 f. — der Verpackung 294, 297. — des Inhalts und Gewichts 255, 257, 384 f.

Publikum hat den Anordnungen der Eisenbahnbediensteten Folge zu leisten 38.

Puzmole, gebrauchte 529.

## Q.

Quittung, Fahrkarte als Quittung über die Zahlung des Fahrpreises 75.  
— des Absenders über den Empfang der Nachnahme 329. — des Empfängers über den Empfang des Gutes 361. — Vorbehalt des Entschädigungsberechtigten in der Quittung über Empfangnahme der Entschädigung für verlorenes Gut dahin, daß ihm beim Wiederauffinden des Guts hiervon Kenntniß gegeben werde 469 f. — Quittung der Eisenbahn über Empfang des Gutes durch das Frachtbriefduplikat 268, 269.

Quittungsbuch, Eintragung in ein solches als Bescheinigung über den Empfang des Gutes 263. — Muster eines solchen 272.

## R.

Raubthiere, f. lebende Thiere.

Rauchen ist den Eisenbahnbediensteten im dienstlichen Verkehr mit dem Publikum verboten 36. — in den Nichtraucher- und Frauen-Abtheilungen der Personenwagen verboten 89.

Raucher-Abtheilungen I. Klasse 89.

Rechtsgrundlagen des Eisenbahn-Transport-Rechts 17—27.

Reglement, Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands, Einleitung S. 11. — des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 11, 12. — Verbands- und Lokal-Reglements 19. — Rechtsnatur 19—23. — Publikation 23—25. — Unterwerfung 25. — Rechtsgültigkeit 25—26. — Verhältniß zu einander 26, 27.

Reihenfolge der Auslieferung der Güter 277. — der Abfertigung der Güter 277.

Reisegepäck, f. Gepäck.

Reisende, Aufenthalt derselben in den Warteräumen 83—84. — Recht auf Verabfolgung von Fahrkarten und Bestellung ganzer Wagenabtheilungen 78—80. — Reisende I. Klasse haben unbedingt das Recht, die Anweisung eines Platzes in einer Abtheilung, in welcher nicht geraucht wird, zu verlangen 90. — Reisende haben bei Versäumung der Abfahrtszeit des Zuges keinen Anspruch auf Entschädigung 2c. 92—93. — Ausschluß derselben von der Fahrt 94—98. — Verpflichtung zur Vorzeigung der Fahrkarten, Konventionalstrafe für Fahrt ohne gültige Fahrkarte 98—100.



## S.

- Säcke, gefüllte und leere, Annahmehedingungen 295.
- Sachverständige, Huziehung derselben zur Feststellung des Zustandes des Gutes 398, 405 f. — Tragung der durch die Hinzuziehung von Sachverständigen entstehenden Kosten 406.
- Salmiakgeist 525.
- Salonwagen 59 f.
- Salpetersäure 519.
- Sammelgut 346.
- Sauerstoff 555.
- Schaden, Haftpflicht der Eisenbahn für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung, oder Beschädigung des Gutes entstanden ist 424 f. — Vermuthung desselben aus der nicht übernommenen Gefahr 442 f. — in Folge Versäumung der Lieferfrist 484 f. — f. Beschädigung, Verlust, Minderung, Entschädigung, Eisenbahn, Haftpflicht.
- Schadenersatz im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung des Gepäcks, Grundlage ist der gemeine Handelswerth und in dessen Ermangelung der gemeine Werth 148 f. — Rückerstattung desselben beim Wiederauffinden in Verlust gerathener Gepäcksstücke 155 f. — Höhe desselben für verspätete Ankunft des Reisegepäcks 157 f. — Höhe desselben bei gänzlichem oder theilweisem Verlust des Gutes 461 f. — bei ermäßigten Ausnahmetarifen 467. — Rückerstattung desselben beim Wiederauffinden in Verlust gerathener Güter 469 f. — Höhe desselben bei Beschädigung des Gutes 472 f. — bei Deklaration des Interesses an der Lieferung 478 f. — für Versäumung der Lieferfrist 483 f. — bei Arglist oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn 489 f. — Erlöschen 495 f. — Verjährung 504 f.
- Schaffner 96, 104, 105.
- Schafwolle 455.
- Scheidemünze 53.
- Schienen, Verladung 218.
- Schießbaumwolle 532 f., 550 f.
- Schießpulver, von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossen 122. — bedingungsweise zur Beförderung als Frachtgut zugelassen 532 f.
- Schlafwagen 59 f.
- Schließen der Fenster 104—105.
- Schnellzugsgut, Bezeichnung im Frachtbriele, wenn Beförderung von Eilgut mit denjenigen Hügen gewünscht wird, mit welchen die Bestimmungsstation am schnellsten erreicht wird 227.
- Schnittholz, Verladung 218.
- Schriftlichkeit für die Wagenbestellung als Regel 286. — für fest zugesagte Wagen erforderlich 290. — für den Antrag auf miethweise Ueberlassung von Decken 293. — nachträgliche Verfügungen des Absenders über das Gut 343. — Vollmacht zur Abholung der Güter 375. — Feststellung des Ergebnisses der Untersuchung in Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen 405 f. — Entschädigungsansprüche 496.



- vorübergehenden Aufbewahrung von Gepäck auf größeren Stationen 162—163. — für den Güterverkehr eingerichtete Stationen 209 f. — Nachträgliche Verfügungen durch Vermittlung der Versandstation 342. — Abschluß des Frachtvertrages durch die Versandstation 262. — Prüfung der Verpackung 294, 297. — des Inhalts und Gewichts 255, 257, 384 f.
- Stationszuhren sind für den Abgang der Züge maßgebend 57, 64.
- Stationsvorsteher, Entscheidung von Streitigkeiten zwischen dem Publikum und den Eisenbahnbediensteten 39. — Ueberwachung des rechtzeitigen Oeffnens der Warteräume 2c. 83. — Ueberwachung der Befolgung der Bestimmungen über das Rufen zum Einsteigen 2c. 85. — Entscheidung über Gültigkeit beschädigter Fahrkarten 99. — Bescheinigung der Fahrtunterbrechung 109. — Umschreibung der Fahrkarten bei Versäumung des Anschlusses 112—116. — Entscheidung über die Mitnahme von Handgepäck in die Personenwagen 120—122.
- Statistische Vorschriften 303 f.
- Steinkohlentheeröl 520.
- Stempel, f. Datumstempel, Frachtbrief, Frachtbriefduplikat, Vorläufige Einlagerung, Frachtvertrag.
- Stempelpflicht der Empfangs-Bollmachten 383.
- Steuervorschriften 303 f.
- Straßenfahrwerke, Beförderung, Auf- und Abladen 204—205, f. Fahrzeuge.
- Streichhölzer 512.
- Streitigkeiten, zwischen Publikum und Eisenbahnbediensteten, Entscheidung 39.
- Stroh, Verladung 218, 531.
- Stück, f. Einzelne Stücke Vieh.
- Stückgüter, Angabe der Anzahl, der Art der Verpackung, der Zeichen und der Nummer der Frachtstücke im Frachtbriefe 226. — Feststellung des Gewichts bei der Aufgabe 251. — Bezeichnung mit der Bestimmungsstation 296. — Abnahmefrist 387 f. — Grundsätze für die Berechnung und Erhebung von Lagergeld für Stückgüter 392.
- Stückzahl, Feststellung derselben bei Wagenladungsgütern 251. — bei vorübergehender Einlagerung des Gutes 275.
- Süßholz 455.
- Sublimat 526.

## T.

- Tabak, Verladung 218. — geschnittener 455.
- Tabakspfeifen, brennende, müssen mit Deckeln versehen sein 90, 92.
- Tabakrauchen in den Personenwagen 89—92.
- Tag der Ausstellung des Frachtbriefes, Bezeichnung im Frachtbriefe 225.
- Tageszeiten, Bekanntmachung der Tageszeiten für die Annahme und Auslieferung von Gilgut an Sonn- und Festtagen 277.
- Tarife, Berechnung der Transportpreise nach Maßgabe der Tarife 46 f., 313 f. — Erhöhungen 46, 51. — Ermäßigungen 46 f., 52. — Begünstigungen 46, 52, 53. — Fahrpreise für Personen werden durch die Tarife



- Ueberlastung eines mit Vieh beladenen Wagens 189—190. — von Güterwagen 253 f.
- Ueberschreitung der Abholungsfrist für Leichen 179 f. — f. Lieferfrist, Versäumung, Verspätung.
- Ueberweisung der bestellten Wagen an die Besteller erfolgt nach der Reihenfolge der Anmeldungen 286.
- Umtausch gelöster Fahrkarten 80—83.
- Unabgefertigtes Gepäc, f. Gepäc.
- Unterbrechung, freiwillige, der Fahrt 108—111. — der Verjährung 504.
- Unterschrift, f. Frachtbrief.
- Untersuchung in Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen des Gutes durch Eisenbahn vorzunehmen 405 f. — f. Prüfung.
- Urkunde, f. Frachtbrief, Duplikat, Begleitpapiere.
- Urkundenfälschung liegt vor bei Fälschung einer Fahrkarte 101—102. — eines Frachtbriefes 255.

## B.

- Verderben, f. Beschädigung.
- Verderbliche Güter, Verkaufsbefugniß der Eisenbahn ei zurückgelassenen verderblichen Gegenständen 163 f. — von der vorübergehenden Einlagerung ausgeschlossen 273. — Vorausbezahlung der Fracht für dieselben 318. — Belastung mit Nachnahme kann Seitens der Eisenbahn verweigert werden 323. — Verkaufsbefugniß der Eisenbahn bei Frachtgütern 396 f.
- Vereinß-Betriebs-Reglement 3, 8, 11.
- Verfahren auf Zwischenstationen 106—108. — bei Transporthindernissen 356 f. — Ablieferung 373 f. — Ablieferungshindernissen 396 f.
- Verfügung des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes, Anhaltens unterwegs, Auslieferung an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder auf einer Zwischenstation 341 f. — Vorweisung des Frachtbrief-Duplikats bei anderweiter Verfügung über das Gut 342. — Vermittelung der Versandstation 342. — Form der Verfügung 343. — Erlöschen des Verfügungsrechts des Absenders 342. — Verfügungen des Empfängers 342. — Verfügung des Absenders bei Transporthindernissen 356 f. — bei Ablieferungshindernissen 396.
- Verhalten der Reisenden während der Fahrt 104—105.
- Verhinderung des Antritts oder der Fortsetzung des Transports durch höhere Gewalt oder Zufall 356 f.
- Verjährung der Forderungen aus zu wenig oder zu viel erhobener Fracht 318. — der Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes 504 f.
- Verkauf der Fahrkarten 78—80. — zurückgelassener Gegenstände 163 f. — von Gütern 396 f. — Exemplaren der Verkehrs-Ordnung 510. — Frachtbriefformularen 243.
- Verkehr, internationaler, Anwendung der Verkehrs-Ordnung auf denselben





- Verspätung der Züge 112—116. — f. auch Lieferfrist.  
 Verstreung, f. natürliche Beschaffenheit des Gutes.  
 Vertheilung der Lieferfrist, f. Lieferfrist.  
 Verunreinigung der Wagen 105.  
 Veruntreuung der Eisenbahn schließt Verjährung der Entschädigungs-  
 ansprüche aus 504.  
 Vermahrung der Güter, vorläufige, f. Eisenbahnen und Güter.  
 Vermiegung des Gepäcks bei der Auslieferung 140. — der Güter bei der  
 Auslieferung 251 f. — bei der Auslieferung 375 f.  
 Vorausbestellung, telegraphische, von Fahrkarten und Gepäckscheinen  
 78—79.  
 Vorausbezahlung der Fracht 227, 318.  
 Vorbehalt in der Quittung über Empfangnahme der Entschädigung für  
 verlorenes Gut für den Fall der Wiederauffindung 469 f. — Vorbehalte  
 bei Annahme des Gutes sind wirkungslos, wenn sie nicht unter Zustim-  
 mung der Eisenbahn erfolgt sind 496.  
 Vorbereitungskosten zum Transport müssen der Eisenbahn beim Rück-  
 tritt des Absenders vom Frachtvertrage erstattet werden, f. Rücktritt.  
 Vorläufige Einlagerung des Guts 273.  
 Vorrichtungen, besondere, zum Ein- und Ausladen 43.  
 Vorsätzliche Beschädigung, f. Beschädigung.  
 Vorübergehende Aufbewahrung des Gepäcks, f. Aufbewahrung des Gepäcks.

### W.

- Waarenproben, f. Gepäc.  
 Wägegebühr für Vermiegung von Gepäc vor der Auslieferung 140.  
 Wägegeld für Vermiegung von Gütern 252, 376.  
 Wägestempel, Bescheinigung des Gewichts durch denselben 252.  
 Wagen, Klassen 56. — Personen-, Kranken- und Gepäcswagen 57—60. —  
 Salon- und Schlafwagen 59—61. — Ein- und Aussteigen, Öffnen der  
 Wagenthüren 84 f. — Personenwagen müssen Merkmale zur Erleichte-  
 rung des Auffindens der Wagenklasse enthalten und mit Vorrichtungen  
 zur Beleuchtung im Innern versehen sein 85. — Anweisung der Plätze  
 in den Personenwagen 87—89. — Tabakrauchen in den Wagen 89—92.  
 — Auswerfen von Gegenständen, durch welche Personen oder Sachen  
 beschädigt werden können, aus den Wagen ist untersagt 104, 105. —  
 Beschädigung und Verunreinigung der Wagen 105—106. — Mitnahme  
 von Handgepäck in die Personenwagen 120—122. — in den Wagen zu-  
 rückgelassene Gegenstände 163—168. — Ueberlastung eines mit Vieh be-  
 ladenen Wagens 189—190. — Bestellung von Wagen zur Verladung  
 von lebenden Thieren 192. — Bestellung von Wagen zur Verladung von  
 Fahrzeugen 205. — Bestellung, Bereitstellung, verzögerte Be- und Ent-  
 ladung, Ausladung, Standgeld 277 f. — Belastung derselben bis zur  
 Grenze des Ladegewichts 252 f. — Folgen der Ueberlastung 253 f.  
 Wagenladungsgüter, Feststellung des Gewichts und der Stückzahl 251.  
 — Vermiegung auf der Gleiswaage 252 f. — vorläufige Einlagerung 273.  
 Eger, Verkehrs-Ordnung f. d. Eisenbahnen Deutschlands.



- oder Unrichtigkeit der Zoltpapiere entstehen 303. — Befugniß der Verfügungsberechtigten, der Zollbehandlung beizuwohnen 303—304. — Ruhen des Laufs der Lieferfrist 333. — Ruhen des Laufs der Entladefrist 388.
- Zollgelder, Einziehung derselben durch die Eisenbahn 375 f.
- Zollvorschriften 303 f.
- Zucker in losen Broden, Beförderungsbedingungen 294.
- Züge, Stationsuhren sind für den Abgang der Züge maßgebend 57, 64. — Verspätung der Züge 112—116.
- Zündbänder 552.
- Zündblättchen 552.
- Zündhütchen 512, 548.
- Zündschnüre 532 f.
- Zündspiegel 512.
- Zufall, s. Höhere Gewalt und Transporthindernisse.
- Zugführer, Entscheidung von Streitigkeiten zwischen dem Publikum und den Eisenbahnbediensteten 39. — über die Gültigkeit beschädigter Fahrkarten 99. — Befugnisse beim Anhalten des Zuges außerhalb einer Station 107—108.
- Zugverspätungen, s. Verspätungen der Züge.
- Zulassung zur Mitreise, nachdem Abfahrtszeichen gegeben, findet nicht mehr statt 92—93.
- Zurückgelassene Gegenstände 163—168.
- Zurücknahme gelöster Fahrkarten 80—83.
- Zurückweisung nicht sicher und dauerhaft verpackten Gepäcks 129—131. — der von der Beförderung ausgeschlossenen Güter 219. — mangelhaft verpackter Güter 294. — vorschriftswidriger Frachtbriefe 231. — von Gütern mit mangelhaften u. Begleitpapieren 307. — von nachträglichen Verfügungen ohne Frachtbrieffduplikat 348.
- Zuschlagfrist, s. Lieferfrist.
- Zuschlagkarte 99, 109.
- Zusatzkarten können telegraphisch vorausbestellt werden 79.
- Zumiderhandlungen der Eisenbahn gegen ihre gesetzliche Beförderungspflicht begründen Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens 277.
- Zwischenstationen, Antritt der Fahrt bezw. Rückfahrt auf Zwischenstationen 74—75. — Bestellung ganzer Wagenabtheilungen auf Zwischenstationen 78. — Verfahren auf denselben 106—108. — Anmeldung von Fahrzeugen zur Zulassung zur Beförderung als Reisegepäck 131 f. — Anmeldung von Leichen zur Beförderung 171 f. — Anmeldung von Fahrzeugen 205.









